MEMORIA

SOBRE

EL CANAL

DE

NICARAGUA.

GUATEMALA.

IMPRENTA DE LA PAZ—CALLE DE MERCADERES, NO. 7.

MEMORIA HISTORICA

SOBRE

EL CANAL DE NICARAGUA,

Seguida de algunas observaciones inéditas de Mr. J. Baily sobre el mismo asunto,

ESCRITA

POR

ALEJANDRO MARURE,

Catedrático de Derecho natural y de Gentes en la P. Universidad de San Carlos de Guatemala, y Socio corresponsal de la Academia de Legislacion y Jurisprudencia de Madrid.

GUATEMALA:

IMPRENTA DE LA PAZ.

AÑO DE 1845.

CANAL

DE NICARAGUA.

Hallar un paso mas corto hácia la parte oriental del globo: he aquí el verdadero motivo de que se revelase al antiguo mundo la existencia del nuevo: he aquí tambien uno de los primeros objetos en que se fijó la atencion despues de aquel vasto acaecimiento. Apenas hubo aventurero ó navegante célebre, de los muchos que atrajo entónces sobre el continente nuevamente descubierto la sed de renombre y de fortuna, que no se empeñase en encontrar aquel paso tan deseado. Incalculables eran las ventajas que debian resultar de semejante descubrimiento, y mucha la gloria que estaba reservada al que lo verificase: demasiado era esto para aguijonear el espíritu que dominaba en un siglo de tantas hazañas.

Varias y muy arriesgadas espediciones se hicieron con el indicado objeto. No fué otro el que tubo siempre delante de sí el mismo Colon al emprender las que han inmortalizado su nombre: con igual designio fué Solis á rendir la vida en una isla inhospitalaria del antiguo *Paraná* (*); y preocupado de la misma idea, Magallanes verificó la primera circunnavegacion del globo. Pero entre los personages famosos que dieron tanto timbre al nombre español en los tiempos primitivos de la conquista, Cortes fué el que desplegó mas celo y constancia en solicitud del ansiado paso hácia la *Especería* (**). Bien sabidas son las diferentes tentativas que hizo con este objeto, y en las cuales no brilló menos, que en sus proesas militares, el genio emprendedor de aquel caudillo.

(*) *Paraná Guazu* llamaban los aborígenes al rio que llevó por algun tiempo el nombre de Solis, y despues el de *Rio de la Plata*, con que es conocido.

[**] Aunque yo estoy harto gastado y empeñado, decia á Carlos V. en una de sus car-

Largo seria referir las demas espediciones emprendidas por aquel mismo tiempo y reiteradas despues, tantas vecés, en busca del estrecho. La una y la otra América han perpetuado, en los nombres que conservan hasta el dia muchas de sus regiones, la fama de los atrevidos marinos que en el afan de encontrarle, han ido á aventurar la vida á los climas mas remotos. Mas, á pesar de tantas tentativas, renovadas sucesivamente hasta el presente síglo, aun no está resuelto el gran problema geográfico sobre la existencia del canal de comunicacion entre ambos mares: ningun bajel le ha surcado, y solo en una de las brillantes descripciones de Chateaubriand se ha figurado á los compañeros de Franklin y Beechey dándose las manos en el paso de Kotzebue. Sin embargo, tantos y tan heróicos esfuerzos no podian ser infructuosos: no se ha encontrado un estrecho formado por la naturaleza, pero se han descubierto varios puntos en que puede abrirlo la industria humana. Nueve son los que hasta ahora se han designado como á propósito para la realizacion de esta obra grandiosa, y algunos han contado hasta once (*).

Entre estos diversos puntos el que presenta mas probabilidades, y acaso tambien mas facilidad, para llevar al cabo la empresa de la comunicacion oceánica, es el de Nicaragua: este es incuestionablemente el que ha tenido mas popularidad, y del que se ha dicho con razon, *que está destinado para ser el mayor vinculo comercial del globo.*

Mucho se ha hablado y escrito acerca de este punto, especialmente en estos últimos tiempos: nos abstendriamos, por tanto, de tocar una materia sobre la cual poco tenemos que añadir; pero se nos censuraría, con justicia, á los Centro-Americanos, si no uniesemos nuestra voz á la de los escritores que promueven, al presente, un asunto en que somos tan interesados y cuyo influjo en los destinos del pais es de una

tas, por lo mucho que debo y he gastado en todas las otras Armadas que he hecho..... Con todo, habiendo respeto á lo que en este capítulo digo (el del estrecho) y posponiendo toda la necesidad que se me pueda ofrecer, aunque certifico á Vuestra Magestad, que para ello tomo los dineros prestados, he determinado de embiar tres Carabelas y dos Bergantines en esta demanda, aunque pienso que me costará mas de diez mil pesos de oro, y juntar este servicio, con las demas que he hecho, *porque le tengo por el mayor, si,* como digo, *se halla el Estrecho* cet."

(*) A mas de los nueve puntos por donde se ha creido que puede abrirse el gran canal en América y Humboldt enumera en su *Ensayo político sobre N. España*, hubo tiempo [illegible] en que se pensó que podria verificarse por el Golfo Dulce ó bahia de Honduras y aun tuvo encargo de hacer un reconocimiento por esta parte el ingeniero Antonini; pero se [illegible] de ver, desde luego, que tal comunicacion era impracticable. Se han indicado á mas de esta otras localidades para la apertura del canal, como por ejemplo las que se señalaban en Nicaragua con direccion á la laguna de Perlas, y en Panamá por el [illegible] de Nombre de Dios y Golfo de Urava y San Miguel; pero todas ellas pueden [illegible] comprendidas en algunos de los nueve puntos principales.

trascendencia incalculable. Hé aquí el motivo que nos ha decidido á tomar la pluma. Sépase al menos que no puede hacersenos, entre otras muchas inculpaciones, la de habernos mostrado indiferentes respecto de una empresa tan vital para nosotros, y la única de que podemos esperar la pronta regeneracion de nuestra patria y su rápido engrandecimiento (*). Nos veremos precisados á repetir muchas de las especies que corren en otros escritos, asi para rectificar algunas de ellas, como para presentar en un solo cuadro lo que se ha pensado sobre el particular en diferentes épocas. Daremos tambien noticia de algunos incidentes ignorados en el extrangero, y que pueden contribuir á que se tenga una mas completa informacion en la materia. Tal es el trabajo de que pasamos á ocuparnos, considerandolo, por ahora, únicamente bajo su aspecto histórico.

La configuracion de esta parte del nuevo continente, conocida en el dia con el nombre de *América Central*, hizo creer desde los primeros tiempos de la conquista, que por este punto deberia encontrarse el paso que se buscaba hácia las Indias Orientales. Muy natural era, en efecto, pensar que la comunicacion de los dos océanos se encontraria por la lengua de tierra que une las dos Américas, y cuya angostura daba motivo á presumir que podria estar cortada por algun estrecho. Tan persuadidos estaban de esto los primeros navegantes y conquistadores que reconocieron esta porcion de la América, que por algun tiempo no cesaron de buscar por todos sus costas y golfos el pasage del uno al otro mar. Gil Gonzalez Dávila fué el primero que recorrió, con tal intento, toda la costa occidental de Nicaragua desde el año de 1522: *Iba*, dice Herrera, *con cuidado de buscar por allí estrecho para pasar al mar del Norte, porque muchos pilotos afirmaban que le habia para poder hacer la navegacion mas breve á las islas de la Especeria, sin ir por el camino de los Portugueses.* El mismo Gonzalez Dávila solicitó autorizacion del Rey de España para *poblar en el Golfo de Ibueras, por donde juzgaba, por lo que se habia visto y descubierto, que habia de ser la entrada para pasar al mar del Sur.* Casi al propio tiempo que el descubridor de Nicaragua, Cristobal de Olid, enviado por Cortes, penetró en la bahia de Honduras imaginandose tambien que por allí podria hallarse el paso al Sur.

(*) *Solo en el caso de abrirse la comunicacion entre los dos mares*, ha dicho el Geógrafo Montenegro, *puede Centro-America adquirir rapidamente la gran importancia que le pertenece entre los que circuyen el mar de Colon, ect.* Geografia general para el uso de la juventud venezolana tom. 2.º pag. 260.

No fueron las tentativas referidas las únicas que se hicieran en la época de los primeros descubrimientos, otras varias se repitieron sucesivamente hasta que, reconocido todo el pais, se vió que no existia el imaginado estrecho. Entónces se fijó la atencion en el gran lago que se halla en la mitad del istmo y al que se dió el nombre de *Mar dulce*, á causa de su extension y profundidad, y principalmente porque creyó notarse que crecia y menguaba. Algunas de estas circunstancias, la proximidad del lago al mar del Sur, y su comunicacion con el del Norte por el caudaloso desaguadero de San Juan, indicaron, desde luego, la posibilidad de hacer una cortadura que pusiese en contacto las aguas de ambos mares. Asi se manifestó á la Corte de Madrid, que, en instruccion real de 1527, mandó practicar los primeros reconocimientos; mas, por desgracia, los *Capitanes castellanos* de Nicaragua, harto ocupados ya de sus propias rivalidades, y mas empeñados en buscar metales preciosos que en obsequiar las órdenes de la Corte, nada practicaron. En vano se hizo en 1534, una nueva instancia sobre el particular por parte de algunas autoridades de la Provincia, suplicando al Rey: *que considerase que de aquella gran laguna, que boxaba* 130 *leguas, salia un desaguadero á la mar del Norte, que es un rio tan grande como el de Sevilla, muy pobladas sus riveras de diversas gentes, y con grandes minas de oro; y que habia sido gran descuido y deservicio suyo que aquello no se hubiese descubierto y poblado algun pueblo en la mar para la contratacion, que subiendo por el rio á la laguna, podia haber con la mar del Sur.* Nunca atendió la Corte, como correspondia, estas nuevas representaciones, ni se sacó jamas fruto alguno de ellas.

Todo el celo que se habia mostrado en un principio, á vista de las ventajas que ofrecia el lago de Nicaragua para facilitar las comunicaciones con el Sur, se convirtió, bien pronto, en descuido y abandono. Los montes de oro y plata, encontrados en América, hicieron que la España echase en olvido el camino directo á la Especería: asi es que, á pesar de haber demostrado Melchor de Verdugo, desde 1546, la practicabilidad de la navegacion por el *Desaguadero*, bajando por él con cuatro barcos para dirigirse á *Nombre de Dios*, ninguna diligencia se hizo para mejorarla, y menos aun para averiguar si era realizable el proyecto de llevarla hasta el Sur por medio de un canal. Es verdad que en tiempos posteriores, y de cuando en cuando, el Consejo de Indias pedia informes sobre este asunto; pero los refundia en sus archivos, y á esto quedaban siempre limitadas sus providencias.

Así transcurrieron mas de dos siglos sin que un solo Ingeniero español hubiese pasado á reconocer el terreno por donde se consideraba practicable la abertura del canal, hasta el año de 1779 en que se comisionó, al efecto, al Comandante de Omoa Don Ignacio Maestre. Acabó de fijar la atencion de la Corte de Madrid en este asunto un incidente grave, ocurrido por aquel mismo tiempo, y respecto del cual nos será permitido entrar en algunos pormenores.

Por el citado año de 79, los Coroneles ingleses Hodgson y Lee levantaron los primeros planos del Lago y territorio de Nicaragua, y los remitieron á Londres juntamente con otros datos que debian tenerse á la vista para formalizar una incursion armada en dicha provincia. Ya desde años atras, se habian propuesto, con esta misma idea, diferentes proyectos al Gabinete ingles, y aun se habia pasado á las vias de hecho verificando algunas excursiones en el pais. Fué, entre estas, una de las mas atrevidas la que hicieron en 1740 el primer Superintendente de la costa de Mosquitos y el General Handyse con ánimo de apoderarse del *Realejo*, cuyo nombre proyectaban mudar en el de *Puerto Eduardo*. Aunque en estas intentonas se llevaba siempre un designio politico y eran protegidas secretamente por los Gobernadores de Jamaica, no se sabe que hayan sido hechas por órdenes espresas del Gobierno ingles como la de 1780. Esta nueva incursion no fué simplemente una correria de aventureros, fué una empresa formal, aprobada y sostenida por el Ministerio. Todo se hizo con intervencion del Secretario de Estado Lord George Germain, á quien fueron remitidos los planos é informes de que hemos hecho mérito, y el mismo de quien dimanaron todas las providencias relativas á la invasion de Nicaragua, efectuada en el precitado año de 80. Era, á la sazon, Gobernador de Jamaica Mr. J. Daling, uno de los mas activos promovedores de la empresa, y como tal el que mereció la confianza del Gabinete para entender en todo lo conducente al intento. Bajo la direccion, pues, de este agente se aprestó una escuadrilla, compuesta de un navio de 51 cañones, nombrado *El Ulises*, de dos fragatas con otros tantos bergantines y algunos botes chatos. Esta escuadrilla, á las órdenes del Coronel J. Polson, debia dar principio á las operaciones entre tanto que se aprontaba el grueso de la espedicion en uno de los puertos de Inglaterra.

El 28 de Marzo de 1780 llegó la flotilla al Puerto de San Juan, pero ninguna de las embarcaciones mayores se atrevió a salvar la barra, á excepcion de la corbeta Hinchinbrook que

mandaba el jóven Nelson (el mismo héroe de Trafalgar) y se adelantó hasta la isla del Mico cerca de la embocadura inferior del Juanillo; sin embargo la fuerza invasora, conducida en los botes, subió el rio y penetró, sin encontrar resistencia, hasta el Castillo de San Carlos, cuyo ataque emprendió el 13 de Abril. Don Juan de Aysa, Comandante de aquel fuerte, lo defendió por algun tiempo; pero al cabo tubo que rendirse, por falta de agua; quedando prisionero con toda la guarnicion, que consistia en 160 hombres.—Esta ventaja, aunque de consideracion, se obtubo demasiado tarde. Cerca de dos meses se habian empleado en subir el rio y apoderarse del Castillo; miéntras tanto, el pais se habia puesto en armas y la boca del Lago se fortificaba por parte de los españoles. Al paso que estos se hacian, cada dia, mas fuertes con los auxilios que recibian de San Miguel, la Choluteca y otras provincias inmediatas, en la escuadrilla inglesa se hallaba todo en el mayor desórden. Habianse inútilizado algunos botes y extraviadose otros de los que se habian remitido con los prisioneros á la entrada del rio; de manera que los que quedaban eran insuficientes para llevar adelante la comenzada irrupcion. Aumentaba esta dificultad la falta de bogas y prácticos, pues los Zambos, con quienes se contara al efecto, habian ido retirandose, ya por un efecto de su natural inconstancia, ó mas bien, á causa del tratamiento bárbaro que se les daba. No obstante, las operaciones continuaron, haciendo de bogas los soldados, que no acostumbrados á este ejercicio, doblemente penoso en un clima ardiente, sucumbian sin adelantar nada: asi fué que, apesar de haber llegado sucesivamente con algunos considerables refuerzos Kemble, Dalrimple y Leith, solo pudo conseguirse que subiera hasta el Lago el bote armado *Lord Germain*, en el que los españoles se imaginaron ver un bergantin; el resto de la espedicion nunca pasó de las inmediaciones del Castillo, en cuya situacion la sorprendió el mal tiempo de las lluvias, tan recias y copiosas en los paises intertropicales, y las enfermedades comenzaron, desde luego, á producir sus naturales estragos: no podia menos de suceder asi entre tropas no aclimatadas, espuestas á todas las intemperies y reducidas á vivir de una corta racion de malos alimentos. Sin embargo, la fuerza espedicionaria permaneció aun haciendo inútiles tentativas, alentada todavia con la esperanza de recibir los socorros que se aguardaban directamente de Inglaterra; pero esta esperanza quedo tambien frustrada á causa de haberse declarado la peste en la escuadra inglesa á su llegada á Jamaica. La noticia de este nuevo contratiem-

po, añadido á los muchos que había esperimentado desde un principio la escuadrilla de Polson, la obligaron por último á emprender su retirada, como lo verificó á mediados de Noviembre del mismo año de 80.—Tal fuè el èxito de la espedicion contra Nicaragua, y tales los incidentes que lo hicieron tan desgraciado. La Gran Bretaña perdió esta vez cerca de 4000 hombres y mas de tres millones de pesos (*).

Muy debido es advertir aqui, que esta malograda espedicion tenia por principal objeto la ocupacion del Lago y poblaciones situadas sobre la costa del Pacífico: prueba clara de que las aspiraciones de la Inglaterra se dirigian ostensiblemente á proporcionarse por el istmo una via mas fácil de comunicacion con el Sur. Esta es, en efecto, la idea que resalta en todos los planes y proyectos de conquista que provocarou la que se intentó en la época á que nos referimos; ni ha sido otro tampoco el designio con que, en tiempos posteriores, se ha procurado empeñar al mismo Gabinete ingles en otras nuevas tentativas contra Nicaragua. Hacemos mérito de estas especies para que se vea, cuanta es la importancia que ha dado siempre á la posesion de aquella provincia la nacion mas capaz de apreciar sus ventajas.

Bien haya sido porque las tentativas de la Inglaterra resucitasen en la Corte de Madrid el antiguo pensamiento de comunicar los mares por el istmo de Nicaragua, bien por un efecto de la política ilustrada de que dió tantas pruebas el soberano que regia la Península cuando aquellas se verificaron, lo cierto es que hasta el reinado de Carlos III. volvió á tratarse en España de la mencionada empresa: hasta entónces se comisionaron personas de alguna inteligencia que reconociesen los puntos por donde se habia conjeturado posible la cortadura del istmo. Los ingenieros Cramer, Ysasi y Maestre pasaron con este encargo á dicha provincia á mediados de 1779, y en todo el curso del siguiente año la visitó con igual objeto Don Manuel Galisteo. Los primeros informaron en un sentido poco favorable: manifestaban, que lejos de existir la comunicacion que algunos suponian entre el Lago y el Pacífico (**), mediaban entre sus respectivas márgenes elevadas cordilleras y otros varios obstáculos que casi imposibilitaban

(*) Todos estos pormenores los hemos sacado de las Memorias manuscritas de Mr. Roberto Hodgson, muy conformes con otros documentos coetáneos que tenemos á la vista.

(**) En efecto, no faltó quien dijese, y asi se informó al Consejo de Indias, que se conservaban memorias de haber existido un canal en Nicaragua, y que bastaria limpiarlo para poner en corriente el transito de uno á otro mar; pero esta especie nos parece aun mas infundada que algunas de las que se han divulgado respecto del canal de la *Raspadura* en la otra America. Es verdad que en algunas cartas antiguas, segun nos informa Humboldt, se

á la industria humana que llegase jamas á abrir un canal navegable de la una á la otra parte, resultando ademas, de las medidas trigonométricas practicadas, que el mayor fondo del Lago estaba 43 pies y una fraccion mas elevado que el nivel del Pacífico, circunstancia que se acreditaba tambien por la precipitada corriente que tenia en su larga extension el desagüe del Lago formado por el rio de San Juan (*). Segun las nivelaciones de Galisteo, en todo iguales á las que se han atribuido al General Don Matias Galvez (**), la superficie del Lago se hallaba 135 pies mas elevada que la del Golfo de Papagayo, y su mayor fondo á 55 pies de altura sobre el nivel del Pacífico. Semejantes resultados no podrian alegarse, al presente, como una prueba de la impracticabilidad de la empresa, pero en aquella época se tubieron por bastantes para remitir á otros tiempos la idea de realizarla.

Parece, no obstante, que algunos años despues, volvió á tratarse del asunto en el Gabinete español, segun nos lo asegura en sus Memorias el Principe de la Paz. *Una de las empresas que yo tenia en mi corazon*, dice, *no quimérica sino factible, que quizá veran algun dia realizarse los tiempos venideros, y acerca de la cual estaban ya tratados con certeza de buen éxito los planes y los medios para ella, era la abertura de un paso al mar del Sur desde el Golfo mejicano. Este gran proyecto presentado á la Corte, hacia ya catorce años, y nuevamente examinado, consistia en la reunion del lago de Nicaragua con el mar Pacífico.* Entra, en seguida, en algunos pormenores acerca de los puntos por donde debiera verificarse dicha reunion, y concluye con las siguientes palabras: *La ejecucion de esta empresa, no tan dispendiosa que hubiese sido superior à los medios con que podia contarse, hubiera establecido y asentado en dominios propios nuestros el centro mas brillante del comercio del mundo. Para darle principio no me faltó otra cosa que una sucesion feliz de años pacíficos, de los que despues se han*

[illegible] existe [illegible] por agua á través del istmo, desde el Lago hasta el [illegible] [illegible] Marchand y [illegible]) [illegible] Lago y [illegible] tiempo la espresada [illegible] ya no existe al [illegible] ha quedado de ella rastro alguno.

(*) Véase el *Boletin Estadístico* de Nicaragua por el Intendente que fué de aquella provincia Don Manuel Gonzalez [illegible].

(**) En el Núm. 72 del periódico titulado *El Instructor* del mes de Diciembre de 1839 se publicó un artículo con el título de [illegible] en el cual se suponen hechos por Don Matias Galvez los reconocimientos que practicó Galisteo. El Sr. Galvez, que despues fué Virrey de Méjico, era Capitan General del Reino de Guatemala, por los años de 80 y 81, cuando Galisteo pasó á Nicaragua é hizo aquellos reconocimientos. [illegible] debe atribuirse la equivocacion padecida por parte del autor del mencionado artículo.

visto, encadenado el hombre que turbaba la tierra sin hacer por ella bien ninguno. Emprender aquella obra miéntras se guerreaba con la nacion británica, habria sido llamar allí la atencion del enemigo, y esponer aquel punto á una invasion que aumentase los peligros de aquella parte de América (*).

He aquí cuanto se hizo, esta última vez, en el asunto del canal: tenerlo á la vista en el consejo aúlico de Carlos IV para hablar de él, y nada mas. Tal fué, casi siempre, la conducta de los Monarcas españoles respecto del negocio mas grande á que pudieron y debieron dedicar su celo. Extraña pareceria semejante conducta si no la encontrásemos esplicada por hechos bien marcados en la historia. Verdad sea que en los tiempos primitivos de la conquista, harto ocupados los recientes dominadores de la América en asegurar sus nuevas y vastas posesiones, no pudieron distraer su atencion hácia otros objetos: que poco despues, como ha dicho una pluma elocuente, adormecida la España bajo el peso de un despotismo que ponia toda su gloria en encadenar el pensamiento, se hizo extrangera á las innovaciones de las ciencias y de las artes, y vió extinguirse en su seno el gérmen que habia producido gigantes ó semi-dioses en los dias de Colon y de Cortes: que mas adelante, aquella nacion, en completa decadencia, mal pudiera abarcar en sus miras una empresa de que no habia podido ocuparse en tiempos mas felices. No es posible desconocer la influencia de semejantes causas; sin embargo, en el asunto que nos ocupa mediaron otras aun mas ostensibles.

Bien sabido es el sistema que adoptó la España respecto de sus colonias: cerrarles toda via de comunicacion con los demas pueblos del mundo: alejar de ellas toda influencia extrangera, toda relacion que hubiera podido destruir el monopolio comercial ó suscitado el espíritu de independencia. Este fué el sistema á que ciñó constantemente su política: *relaba*, dice un escritor español, *sobre todo lo exclusivo en América como el Dragon sobre el jardin de las Espérides*. La apertura del canal, por cualquiera punto del continente, habria sido la mas positiva derogatoria de semejante sistema y hubiera anticipado la época de la emancipacion. Tan cierto es esto que cuando entró en las vastas combinaciones de Pitt la idea de promoverla, *fundaba*, dice Robinson, *en la empresa del canal una gran parte de sus planes*. En efecto, la realizacion de esta obra, sacando á las colonias de su aislamiento, ha-

(*) *Memorias del Príncipe de la Paz*, tom. 3.º pág. 290.

bria naturalmente encaminádolas hácia su libertad.

Asi lo receló siempre la Metrópoli, y creyó por tanto necesario, reprimir como tentativas peligrosas cuantas se hicieron con el indicado objeto. La vemos por esto, en 1745, tratando de innovalores audaces á los criollos mexicanos que propusieron la apertura del canal de Tehuantepec; por la misma razon rehusa su asentimiento á los Vireyes de Nueva-España Revillagigedo é Iturrigaray cuando lo impetraron con igual objeto [*]; y no menos severa en épocas anteriores, la vemos siempre embarazando con sus prohibiciones los reconocimientos que hubiera podido hacer el viagero instruido, y habrian, siquiera en esta parte, adelantado la empresa. Hechos son estos que ponen de manifiesto cual fué el sistema que prevaleció en la Peninsula todas las veces que se trató de promover el asunto del canal: sistema que prevalecio aun respecto de los escritos que tenian relacion con dicho asunto, y que por lo mismo permanecieron siempre sepultados en los archivos de Madrid. Hubo, es verdad, uno que otro momento en que el Gabinete español intentó desviarse de tan mal entendida política; pero aun entónces, sus medidas, como se ha dicho en un escrito de nuestro tiempo, parecen mas bien dictadas por el temor que por el deseo de la empresa.

Los españoles del tiempo de Tomas Gage asegnraban, que la obra del canal no se habia emprendido por temor de que acabasen en este trabajo los indios *que aun quedaban*; ó de que abandonado el rumbo ordinario del Cabo de Buena Esperanza, se infestasen de piratas los mares de América. Es cierto que alguna vez se alegaron, aun por parte del Gobierno, consideraciones de tan poco peso, como una escusa de su indiferencia en materia de tanta importancia; pero no creemos que hubieran tenido ascendiente alguno en su política, si no hubiesen estado de por medio intereses mas graves. Tampoco faltaron escritores que diesen cabida al ridículo temor de que la apertura del canal provocaria la cólera del Cielo contra los que intentasen, de aquella manera, enmendar las obras del Criador (**): hubo otros tambien que mos-

(*) *Apéndice á las Memorias de la revolucion de Méjico* por Robinson.

(**) Hallando el P. Acosta, por el año de 1588, del proyecto de abrir un canal por Panamá, se espresó de esta manera. "Para mí tengo que ningun poder humano bastará á derribar el monte fortísimo é impenetrable que Dios puso en los dos mares, de montes y peñas durísimas que bastan á suspender la furia de ambos mares Y cuando fuese á hombres posible, creo á mi parecer muy justo temer el castigo del cielo, querer enmendar las obras que el Hacedor, con sumo acuerdo y providencia, ordenó en la fábrica de este universo" [*Historia natural de Indias, libro 3° cap. X*.] El *Lic. Hermenegildo Huerta* en su traduccion de la Historia natural de Plinio, publicada en 1624, reprodujo las mismas opiniones de Acosta, tratando, por incidencia, del canal de Nicaragua al fin de la pagina 236. Hé

traron recelo de que cortado el istmo se anegasen las Antillas y aun la misma Europa (*); mas no hacemos al Gabinete español el agravio de suponer que semejantes opiniones hubiesen influido en su conducta, tanto mas que nos parece suficientemente esplicada por los hechos que acabamos de mencionar. Mas sea lo que fuese de todo esto, y juzgando la conducta de la España independientemente de las causas que la motivaron, lo cierto es que viò terminarse su dilatada dominacion en América, sin haber podido legar à sus colonias emancipadas el magnifico presente del canal, como una compensacion de los inmensos tesoros con que le habian contribuido durante mas de diez generaciones.

Cuando caducò en América el antiguo poderío de la Península, debiò creerse naturalmente que era llegado el momento de realizar la comunicacion entre los dos océanos. En efecto, la independencia debió estimarse como el acontecimiento mas favorable à la ejecucion de aquella grande empresa; la independencia que presentaba à la América como un objeto nuevo á la atencion y especulaciones de toda la Europa. *La libertad*, dijo Pradt con motivo de aquel acontecimiento, *va á abrir una puerta que el interes privado de la España habia hasta ahora mantenido cerrada al mundo. A la independencia de América será deudor el universo, de*

aqui sus propias palabras: "La riqueza de Nicaragua principalmente consiste en un anchísimo Lago que dicen tener 300 millas de largo, que se acerca à doce millas del mar del Sur, aunque desagua en el mar del Norte, de donde está muy apartado, por cuya canal han imaginado algunos que haciéndose mas ancha, y abriendo aquellas doce millas hasta el mar del Sur, fuera facil la navegacion al Pirú, y à las Indias orientales. Otros lo han facilitado mas por otras partes de aquel istmo. Pero Dios que puso los terminos à los mares, ordenó lo conveniente mejor que lo imaginaron los hombres, y asi conociendo esto, desistieron de su intento el Rey Nicanor no pudiendo poner en efecto el foso, ó canal que pretendió hacer desde el mar Caspio al Euxino, ni el Rey de Egipto la puerta que quiso dar desde el Nilo al mar Bermejo, ni desde el mismo mar al Mediterraneo; ni el poder de los Romanos abrir aquella corta distancia de cinco millas que hay entre el mar Egeo y el Jonio à la Morea." Para dar aun mayor fuerza à su opinion cita el Sr Huerta, à mas de los hechos referidos, las palabras de aquel texto: (*Circumdedi illud terminis meis et posui vectem et ostium, et dixi: usque huc venies, et non procedes amplius: atque hic confringes tumentes fluctus.*—Tal fué en ciertos tiempos el imperio de las preocupaciones sobre los escritores que pudieron caber opiniones tan extrañas en escritores, por otra parte de conocida ciencia y erudicion, particularmente el primero de los que hemos citado que merecio con justicia llamarse el *Plinio del Nuevo mundo*.

(*) Ya no hay motivo para temer un cataclismo. Se ha encontrado, en efecto, alguna diferencia entre el nivel del Atlántico y el del Pacífico, pero de muy poca entidad y proveniente de causas locales y no de la falta de equilibrio en la masa general de las aguas que cubren el globo, como se creyó en otro tiempo por algunos. Humboldt ha calculado la indicada diferencia en 7 metros á lo mas, y cree que lejos de perjudicar esta circunstancia, à los trabajos de construccion hidraulica, favoreceria al contrario el efecto de las esclusas. Segun Lloyd, las aguas del Pacífico en las mareas altas se elevan 13. 55 pies mas que las del Atlántico sobre sus niveles medios respectivos, y en el reflujo quedan 6 ¼ pies mas bajas de manera, que puede considerarse casi igual el nivel de ambos mares al empezar la marea cada doce horas. Despues del año de 29, en que hizo sus observaciones Lloyd en Panamá, se han hecho otras en el mismo punto que presentan aun en una escala menor las mencionadas diferencias.

las ventajas que deberá gozar por la nueva ruta comercial de que hubiera estado eternamente privado sin aquella.

Asi se discurria en Europa acerca de uno de los mas grandes resultados que debia tener la independencia americana: no podia pensarse de otra manera entre nosotros, ántes bien se contemplaba aquel resultado, no solo con sus ventajas naturales, sino con todas las demas que le añadiera el entusiasmo. Esto debia suceder particularmente en aquellas de las nuevas Repúblicas llamadas por su posicion á ver realizado en su propio suelo el proyecto colosal de reunir los mares. Ninguna entre ellas podia lisongearse, sobre este particular, con mas razon que Centro-América; ninguna creerse con mejor derecho para decir: *He aqui el punto designado por la naturaleza para abrir ese paso por el cual se ha suspirado durante tres siglos.*

Un hijo de Nicaragua, el Sr. Manuel Antonio de la Cerda, Gefe que fué despues de aquel Estado, tubo entre nosotros la gloria de ser el primero que promoviese el asunto del canal. El tomó la iniciativa en el particular, desde Julio de 823, dirigiendo á la Asamblea Nacional Constituyente una excitacion acompañada del plano ideal del Rio de S. Juan, lago de Granada y terreno que media entre este y el Pacífico. Desde luego fué tomada en consideracion aquella iniciativa con la preferencia que merecia, pero no fué posible evitar algun retraso en su despacho: era demasiado grave para proceder en ella sin suficientes datos en que fundar una resolucion que dejase bien puesto el nombre y los intereses de la República. Por desgracia, durante el interregno [que asi podemos llamarlo] en que se halló el pais desde Setiembre de 821 hasta Junio de 823, los antecedentes que existian en los archivos de la antigua Capitania General sufrieron el mas escandaloso expolio: unos habian sido extraidos privadamente, otros remitidos á Mejico, á donde nunca llegaron; de manera, que cuando la Asamblea Nacional quiso tener á la vista los que se referian al negocio en cuestion, fué informada de que no quedaba uno solo de los que se habian conservado en el antiguo *Depósito geográfico* del Reyno (*). Nada pudo, pues, adelantarse por entónces. Nuestros primeros legisladores creyeron prudente contraher sus providencias á solicitar los datos de que se carecia, y á prevenir al Ejecutivo que, con vista del plano remitido por Cerda, dispusiese un nuevo reconocimiento (**).

(*) Memoria del Secretario de relaciones Dn. J. F. Sosa, presentada al Congreso federal en la sesion de Enero de 1826.

(**) Orden de 10 de Noviembre de 1824.

Entre tanto, la noticia de nuestra emancipacion habia atraido hácia nosotros las miradas ávidas de los especuladores extrangeros. Varias casas inglesas y norte-americanas calculaban ya sobre el proyecto del canal: la de Barclay Herring y Compañia, la de Simonds; y los Sres. R. F. Andrew, Curtis, Bolton y Howland, Bork y M. Llanos, solitaban á competencia el *fiat* de la República para hacerse cargo de la empresa El Ejecutivo consultó al primer Congreso federal con las propuestas que se le habian hecho á nombre de dichas casas, y en consecuencia se expidió el decreto de 16. de Junio de 825. Esta fecha señalara una época en nuestra historia, una época notable si alguna vez llega á abrirse en Nicaragua *un canal para la navegacion de buques del mayor porte posible*, como se mandaba en el precitado decreto (*).

Ya debe suponerse que una resolucion de tanta entidad no pudo dictarse sin que la precediesen largos y acalorados debates. No se suscitaban dudas acerca de la practicabilidad del canal, sobre cuyo punto muy pocos manifestaron alguna desconfianza; pero no todos convenian en la oportunidad y medios de la ejecucion. El mayor número opinaba que no debia demorarse esta, ni tenerse privada á la República por mas

(*) Hé aqui las disposiciones del decreto de Junio.

Art. 1.° Se abrirá un canal en el Estado de Nicaragua, para la navegacion de buques del mayor porte posible.

Art. 2.° Las obras necesarias al intento, serán de sólida construccion.

Art. 3.° El Gobierno ofrecerá á los empresarios una indemnizacion, correspondiente al costo que tubiere la abertura del canal y á las dificultades que hayan de vencerse para realizarla.

Art. 4.° El Gobierno deberá tambien contribuir á su mas pronta y fácil ejecucion; permitiendo el corte de maderas necesarias para la obra; auxiliando los reconocimientos, nivelaciones y demas operaciones que hayan de practicarse; haciendo franquear los planos y mapas relativos al objeto; y cooperando á su logro por todos los medios que no se opongan á la justicia ni al interes general, ó al particular de los ciudadanos.

Art. 5.° Será libre de todo derecho la importacion de máquinas é instrumentos precisos para la obra del canal

Art. 6.° Concluido éste y formada la liquidacion de su costo, que será reconocido como deuda pública, se destinarán sus productos á la amortizacion del capital invertido en su abertura y pago de los intereses, abonándose primero los gastos que exija la reparacion de las obras del mismo canal, el costo de la recaudacion y de la guarnicion necesaria para su defensa.

Art. 7.° Si se suscitase disputa en la liquidacion, ó duda en sus comprobantes, será determinada con arreglo á la constitucion de la República.

Art. 8.° Se reserva el Congreso la facultad de imponer y alterar los derechos ó contribuciones que hayan de satisfacerse por la navegacion ó transito del canal.

Art. 9.° Esta navegacion ó tránsito será comun á todas las naciones amigas y neutrales, sin privilegio ni esclusion alguna.

Art. 10. El Gobierno mantendrá en el Lago los buques de guerra que juzgue necesarios para la seguridad y defensa del canal.

Art. 11. Si por invencibles obstáculos no se pudiere verificar el proyecto, la República no será responsable á indemnizacion de ninguna especie.

Art. 12 En el caso de que solamente pueda abrirse un canal para facilitar un comercio de transbordo, las indemnizaciones serán proporcionadas á la menor útilidad que entónces reportaria la República.

tiempo, de las ventajas con que le brindaba la realizacion de tamaña empresa. La apertura del canal, decian, es el primer bien despues de la independencia: ella inmortalizará el siglo y el Congreso que la ponga en ejecucion. La imaginacion se pierde engolfada en las ideas lisongeras que se descubren detras de esta obra grandiosa. Desde el dia en que se dé el primer golpe sobre la linea del canal empezarán á correr millones de pesos en la República, y concluida la obra, aquella será el mercado mas célebre de la tierra. Nuestras costas del Sur, trasladadas, por decirlo así, á las aguas de las Antillas, evitarán al navegante la necesidad de cortar dos veces la linea para transportarse á las comarcas occidentales de nuestro hemisferio; y cuando estas puedan ser visitadas por el industrioso europeo, sin tener que ir á luchar con el yelo y los huracanes en la alta latitud del cabo, entónces la miseria y la ignorancia, tristes efectos de la política inhumana que nos confinó al frente de la China, harán lugar á los beneficios de la civilizacion: las artes y las ciencias de la Europa vendrán á reprodueir sus prodigios en nuestro suelo: todo presentará entónces la imágen risueña de la vida y de la abundancia— En los mismos términos se hablaba del incremento que tendrian los ingresos del tesoro, del cual, en cierta manera, ivan á ser tributarias todas las naciones del globo; del impulso que recibirian la agricultura, el comercio, la mineria y todos los demas ramos de prosperidad, con la introduccion de máquinas, establecimiento de nuevas poblaciones, construccion de caminos, cet: en una palabra, se esperaba, por medio del canal, ver á la República transformada, dentro de pocos años, en la nacion mas rica, mas poblada y mas feliz del globo.

Con no menos entusiasmo se discurria acerca de las ventajas que debian reportar las demas naciones, tanto del antiguo como del nuevo mundo. Abierta una comunicacion mas fácil y directa entre el Asia y la Europa, una revolucion feliz iva á experimentarse en las relaciones comerciales de estos dos apartados continentes. Esta revolucion se haria sentir en todas las islas del grande océano y costas occidentales de ambas Américas, y muchas de estas comarcas, hoy secuestradas al trato humano por la dilatada cadena de los Andes, ivan á ser otros tantos mercados abiertos á todas las naciones. La Rusia encontraria trazada una ruta mas segura para sus posesiones en la América del Norte, y los habitantes de las costas orientales de esta parte del nuevo continente podrian transportarse, en derechura, á las que baña el Pacífico en el medio-dia. Ya no habria necesidad de ir a

buscar las raras producciones de la India y de la China por entre las tempestades del famoso cabo que sugirió al Homero lusitano una de sus mas ingeniosas ficciones (*). El canal, en fin, seria el mayor centro de accion en el mundo comercial: el mercado á donde vendrian á permutarse las producciones de todos los climas: un hogar de órden y de civilizacion que derramaria su influencia sobre uno y otro hemisferio.

Tal era el cuadro en que se bosquejaban los futuros bienes que debian derivarse de la empresa del canal, y de que seria deudora la humanidad á sus promovedores. Hermosa perspectiva, cuyos colores se han reflexado, aquí y allá, en diferentes escritos del pais.

Nada tiene de estraño que los Centro-Americanos hayamos contemplado siempre bajo un aspecto tan alhagüeño un proyecto de que los mismos escritores extrangeros nunca han podido hablar sin entusiasmo, y que se ha ofrecido siempre á sus cálculos con el carácter del mas alto interes social (**); con todo,

(*) La del Gigante *Adamástor*.

(** Dejariamos un vacio muy notable en esta Memoria, si al tratar en ella de las utilidades del proyecto del canal oceánico, omitiesemos lo que acerca de este particular acaba de publicarse en el artículo *Istmo de Panamá* que se lee en la *Revista de Ambos Mundos* de 1.º de Enero del presente año. El autor de este excelente artículo, *Mr. Miguel Chevalier*, establece primero por regla general: que todos los viages que se hacen al presente, doblando el cabo de Hornos, se abreviarian considerablemente rompiendo el istmo de Panamá; es decir, todos los que se hacen á las costas occidentales de ambas Americas, á ciertos parages de la Australia, á la Nueva Zelanda, á las islas Marquesas, á las de la Sociedad, á los innumerables Archipielagos del mar del Sur é islas de Sandwich. *Para activar las relaciones de la Europa con estos vastos paises*, dice Chevalier, *para que los enjambres de nuestras razas vayan á fecundizarlos, la cortadura del istmo de Panamá seria extremamente ventajosa.*—No piensa de la misma manera en cuanto á los viages directos de la Europa á la China, á las Grandes Indias y á las islas de la Sonda, cree que respecto de estos se ganaria mas rompiendo el istmo de Sues; sin embargo, no desconoce que, aun en este caso, la cortadura del de Panamá ofreceria ciertas ventajas incuestionables: hé aquí sus observaciones. "Estando representada la vuelta del mundo por 360 grados de longitud, la China, por el camino de Panamá, se halla á 230 grados de nosotros; es decir, á dos tercios de la circunferencia terrestre: por la otra ruta al contrario, haciendo abstraccion del gran circuito que se describe al rededor del Africa cuando se dobla el cabo de Buena Esperanza, la travesia no es mas que de 130 grados un tercio solamente. Sin embargo, la zona comprendida entre los trópicos presenta al navegante que surca hácia el Oeste, con un mar casi siempre sereno *otra ventaja inapreciable:* todo el año el soplo de los vientos alisios incha las velas de los navios lanzados en la direccion del Este al Oeste en el seno de las mismas ondas, una corriente tan antigua como el mundo, tan imperturbable como las leyes de la gravitacion universal [*Gulph stream* de los ingleses: *Corriente ecuatorial* de los demas Geógrafos] impele los navios al rededor de la tierra en el mismo sentido. Del Havre, ó de Londres, á Canton, por el cabo de Buena Esperanza, cortando así la línea dos veces, hay que recorrer una distancia de 21.500 kilómetros (*[illegible]*), por el istmo de Panamá seria de 27.000. Mas este exceso quedaria mas que compensado con el auxilio de los vientos alisios y de la corriente ecuatorial y por la ausencia de todo peligro durante la mayor parte del año."—Tales son los cálculos de *Chevalier* relativamente á las ventajas que se obtendrian verificándose por Panamá los viages directos de la Europa á la China, cet. Observa, sin embargo, que no podria regresarse por la misma ruta, porque entónces se tendria en contra la corriente ecuatorial y los vientos alisios; pero conviene en que siempre tendrian una razon decisiva para tomar aquel rumbo todos los buques que, dirigiéndose al Asia se propusiesen tocar en alguno de los puertos occidentales de América. Habla en seguida, del ahorro que se haria de cer-

era preciso no contemplarlo solamente en sus magníficos resultados: era preciso examinar sus inconvenientes, las dificultades que podia ofrecer su ejecucion, los compromisos en que podia envolver á la República. Sobre este último punto se insistió particularmente por los diputados que combatieron el decreto de Junio, y aun con mas empeño por los que renovaron la cuestion en 826. El canal, decian, será un objeto demasiado codiciable para que no excite la ambicion y las rivalidades de las potencias marítimas: todas ellas se disputarán su posesion, y vendrán á decidir sobre nuestro territorio sus sangrientas querellas, y en vez de los bienes cuya perspectiva embeleza hoy nuestra imaginacion, recogeremos por único fruto la devastacion y la esclavitud de nuestra patria. Citaban, como fundamento de estos temores, el ejemplo de Gibraltar, la invasion de Nicaragua á fines del siglo pasado y otros de la misma especie. Recordaban lo que se habia dicho en varios escritos extrangeros, y particularmente en los de Bryand Edwards, para interesar al Gobierno ingles á fin de que se apoderase de Nicaragua por fuerza ó por negociaciones: hacian tambien mérito de haberse asegurado en algunos papeles re-

ca de la mitad de la distancia en todos los viages que se hiciesen á la Bahia de Noutha, territorio del Oregon, ect; y contrayéndose, por último, á las ventajas que deben reportar, en particular, los Estados Unidos, se esplica en estos términos.—"Este pueblo, eminentemente náutico, tiene ya relaciones extensas con la China y con todos los paises riverenos del grande Océano boreal ó austral. Se ha entregado con ardor y buen éxito a la pesca. Posee sobre la costa N. O. del nuevo continente el vasto territorio del Oregon, hácia el cual refluye la poblacion, impaciente de penetrar al interior, que se colonizaria rápidamente si pudiese dirigirse á él por mar en vez de tener que escalar las montañas pedregosas, y que atravesar los desiertos que orlan el Misisipi a la derecha, ó que riega el Misuri sin poder fertilizarlos. La cortadura del istmo seria, pues, en circunstancias iguales por otra parte, de un inmenso interes para los Estados-Unidos; pero las circunstancias no son iguales. Los Estados Unidos se hallan mas vecinos al istmo que la Europa, y asi, para ellos, el beneficio de la cortadura resalta de una manera mas ostensible. Para dirigirse de N. York ó N. Orleans, á Guayaquil, á Lima, á Valparaiso, la ruta por el istmo que iria casi en línea recta. De N. York, ó de Boston á Canton hay por la ruta actual del cabo de Buena Esperanza, 25000 kilómetros; por el istmo de Nicaragua no hay mas que 23.300. Relativamente á este destino, el paso del istmo prolonga los viages para la Europa y los abrevia para los Estados-Unidos. De Boston, ó de N. York a la embocadura del rio Colombia, en el Oregon, la distancia por el cabo de Hornos es de 28500 kilómetros: por el istmo quedaria reducida á 11000, la mitad."—Despues de haber examinado el asunto bajo estos diferentes aspectos *Chevalier* reasume sus observaciones del modo siguiente—"Asi, para reproducir, sobre poco mas ó menos, las palabras de Mr. de Humboldt, los principales objetos de la cortadura del istmo americano son la pronta comunicacion de Europa y América con las costas occidentales del nuevo continente, el viage de la Habana y los Estados-Unidos á la China, á las Filipinas, y algun dia tambien al Japon, cuando [illegible] la atrevida raza de Jafet haya forzado á ese otro imperio de la extremidad del Oriente á salir de su sistema de aislamiento, asi como acaba de hacerlo con la China; la colonizacion del Oregon y de las islas del grande oceano; la navegacion de la Europa ó de los Estados-Unidos á la China con escala sobre la costa occidental de la América; y en fin la gran pesca del Cachalote."—Tales son los términos en que espresa su juicio respecto de las ventajas positivas de la union oceanica el escritor que se ha ocupado de este punto con mas celo y mas acierto. El ha señalado, por decirlo así, á cada nacion la parte que le cabria en los beneficios que habrán de reportarse por aquella nueva via de comunicacion; él ha manifestado igualmente hasta qué grado son interesadas en promover su ejecucion. Sin incurrir en las exageraciones de algunos de sus antecesores, *Chevalier* ha sabido evidenciar los verdaderos y no por eso menos grandes resultados de la empresa.

cientes que los Ministros ingleses no perderian de vista tan grave asunto, ni otros datos que sobre lo mismo se les habian comunicado; y que, al fin, el istmo perteneceria á la nacion británica ó á alguna otra de las grandes potencias de la Europa. Añadian á todo esto, que no era creible quisiesen someterse á recibir la ley de una República naciente los Gobiernos que estaban acostumbrados á dictarla apoyados en una marina respetable.

Descendian de estas consideraciones generales á las que, en particular, debian tenerse presentes con respecto á los empresarios extrangeros. Naturalmente deberian tomar parte por ellos sus respectivos Gobiernos, en caso de cualquiera disputa; ó si, por desgracia, ocurria algun trastorno en Nicaragua, ó se anunciaba un próximo rompimiento de guerra con alguna potencia extraña, se tomaria de aquí pretexto para proveer á la seguridad y continuacion de los trabajos del canal, por medios que pusiesen en peligro la independencia. De todo concluian: que se difiriese para tiempos y circunstancias mas felices la ejecucion de aquella obra: que entre tanto, los trabajos de la presente generacion se limitasen á facilitar la navegacion del Rio de S. Juan, y á poner expeditas las comunicaciones entre el Lago y el Realejo, construyendo al efecto un camino de ruedas; y últimamente, que, en caso de procederse, desde luego, á la apertura del canal, esto se verificase de consumo por todos los Gobiernos de América; ó bien por cuenta de la República, ó de compañías formadas en el pais; pero nunca por empresas del extrangero (*).

Mucho nos estenderiamos si hubiesemos de referir todas las demas razones alegadas, en pró y en contra, durante el curso de los debates á que dió lugar aquella intrincada cuestion. Visto es, que por una y otra parte se procedió con parcialidad: los unos imaginándose que podrian realizarse, como por encanto, los bienes con que halaga, desde luego, la idea sola de la empresa, y que el extrangero tomaria parte en ella, mas por la gloria de la ejecucion, que por el aliciente de un sórdido interes; los otros, por el contrario, figurándose que iva, de hecho, á comprometerse la independencia nacional, y exponerse el pais á los males de una agresion extrangera. Semejantes temores, nacidos de un sentimiento de apego á nuestra naciente libertad, eran, sin duda, muy laudables, pero no dejaban tambien de ser exagerados, atendido el curso que sigue, de algun tiempo á

(*) Vease el *Discurso* del Sr. L. José del Valle, leido en el Congreso federal, en la sesion de 27 de Abril de 826.

esta parte, la política del siglo. Harto desengañados deben estar ya los Gabinetes de Europa, de que nunca podrán sacar, sino efímeras ventajas de una dominacion exclusiva y forzada sobre paises de que los ha separado un océano de dos mil leguas. Algo de esto se dijo por los que sostenian la afirmativa en la cuestion, y su sentir, que ha sido siempre el mas popular en Centro-América, fué tambien el que prevaleció constantemente en el Congreso. No obstante, para desvanecer de alguna manera los recelos que se habian manifestado, y prevenir la resistencia que, con tal motivo hubiera podido encontrarse en el Senado para la sancion del decreto de Junio, se expidió una órden reservada con fecha 28 del mismo mes. En ella se disponia, que el Ejecutivo, antes de que estubiese espedita la navegacion del canal, pusiera en el mejor pie de defensa las fortalezas de S. Juan y S. Carlos, y mandase construir todas las obras de fortificacion necesarias para mantener á la República á cubierto de cualquiera sorpresa.

El decreto emitido por el Congreso se publicó juntamente con otro que expidió por su parte el Ejecutivo en 1.° de Agosto del mismo año de 25, fijando el término de seis meses para que formalizasen sus propuestas, las personas ó compañías, que quisiesen hacerlas para tomar á su cargo la empresa. Este término era bastante angustiado: asi es, que solo se dió cuenta al Congreso con las mismas propuestas hechas anteriormente, algunas de las cuales habian sido renovadas despues. Entre ellas, fijaron en particular la atencion las que hicieron los SS. Juan Baily y Carlos Beneski; agente el primero de la casa de Barclay, Herring Richarson y Compañía de Londres; y el segundo de la de Aron y Palmer de N. York. La primera de estas propuestas mereció las recomendaciones del Gobierno, asi por el conocimiento personal que se tenia del Sr. Baily, como por las relaciones contraidas, desde ántes, por la República con la casa de Barclay. Beneski, por su parte, empleo toda la actividad y manejos que debian esperarse de un hombre que no veia en este negocio mas que una ocasion de hacer fortuna, sin reparar en la naturaleza de los compromisos en que se empeñaba. Una especie de competencia se suscitó entre ambos comisionados, que alternativamente proponian nuevas y mas ventajosas condiciones á favor de la República: al fin, el segundo hubo de obtener la preferencia.

Tres fueron las consideraciones que la decidieron á su favor, y de que se hizo mérito por la comision especial del

Congreso, en el dictámen con que dió cuenta en la sesion de 15 de Abril del año de 26. El agente de Palmer estaba autorizado para ratificar, desde luego, la contrata, lo que ofrecia la doble ventaja de evitar ulteriores dificultades y abreviar el tiempo en que debia darse principio á los trabajos del canal. Mucho pesaba esta última circunstancia en el ánimo de los Diputados, que nada deseaban tanto como ver comenzada la obra, temerosos de que se les anticipase el Gobierno de Colombia que ya habia mandado practicar algunos reconocimientos en Panamá. El apoderado de Palmer se comprometia, por otra parte, a hacer una anticipacion de 200,000 pesos para objetos de la misma obra, y ademas, tenia la recomendacion de pertenecer la casa que representaba á una República de América, hermana y amiga. Se hizo tambien valer á favor de la casa de N. York un incidente que no dejó de hacer impresion, á pesar de su poca importancia. Se estaba formando en Londres una compañia con el título de *Asociacion atlántico pacífica*, para la union de los dos mares. Los directores de esta compañia iniciaron un arreglo con la de Barclay, en virtud del cual deberia esta ceder á la asociacion, y mediante 30,000 libras esterlinas, la contrata que estaba para concluir con el Gobierno de Centro-América. Se creyó que esta especie de traspaso era contrario al crédito é intereses de la República, y aunque el comisionado de Barclay dió sobre el particular esplicaciones satisfactorias, y aun ofreció, para el caso de que se verificase el arreglo pendiente, que aplicaria la mitad de la suma estipulada á las obras del canal, nada fué bastante á borrar los efectos de la primera impresion.

No obstante todo esto, las propuestas del apoderado de Palmer nunca hubieran obtenido la aprobacion del Congreso, si como lo exigieron algunos de sus miembros, y muy particularmente lós SS. Valle, Castilla y Guel, se hubiera procedido con la escrupulosidad debida en la averigüacion del verdadero estado y circunstancias de la casa contratista (*); mas, por desgracia, se pasó sobre este punto sin mayor dificultad. En el supuesto, pues, de que se trataba con el representante de una compañia de crédito, y no con el simple agente de un corredor de la plaza de N. York, quedo enteramente concluido, el 14 de Junio del mismo de 26, el arreglo propuesto por Beneski. De admirar es que haya podido engañarse á nuestros Legisladores acerca de aquella cir-

(*) *Discursos* de Valle, leidos en las sesiones del Congreso de 2 y 12 de Mayo de 826.

cunstancia, pero lo es mucho mas que hubiese cabido igual engaño en el Cónsul de la nacion á que se decia pertenecer la supuesta casa de Palmer (*).

Como los empresarios muy poco aventuraban en la negociacion, no se mostraron difíciles en cuanto á las condiciones que se les exijian. Desde luego se obligaron á abrir en Nicaragua un canal navegable para toda especie de buques: á verificar, por su cuenta todos los reconocimientos y operaciones previas, situando al efecto, doscientos mil pesos en la ciudad de Granada en el término de siete meses; á levantar las fortalezas y demas obras de defensa que se juzgáseu necesarias, y á tener comenzados algunos de estos trabajos dentro de un año, á mas tardar. En compensacion, se les cedian los dos tercios de los derechos de tránsito hasta el total reembolso del capital invertido en aquellas diferentes obras, con sus correspondientes premios, á razon de 10 por ciento; ademas, la mitad de los productos netos del canal, por el espacio de siete años, amortizado que fuese su costo, con otras exenciones para la introduccion de máquinas y navegacion de buques en vapor. El Gobierno debia concurrir á la ejecucion de la empresa, franqueando los documentos que existiesen en sus archivos, permitiendo el corte de maderas y proporcionando operarios para los trabajos; pero, tanto estos como las demas operaciones que se practicasen en el pais, quedaban sujetos a la superior inspeccion de los agentes del mismo Gobierno. En caso de mal éxito, la República no quedaba obligada á ningun género de indemnizaciones.

Estos eran los puntos cardinales de la contrata celebrada con Palmer. Este, al promoverla solamente se habia propuesto tentar una especulacion atrevida, ya negociando el contrato, ya convocando accionistas para ponerse al frente de un gran capital; pero se vió frustrado en una y otra mira. Hizo, primero, algunas tentativas inútiles en los Estados Unidos, y se dirigió despues a Londres, en donde fueron igualmente infructuosos sus esfuerzos. Con fecha 12 de Diciembre de 826 publicó un manifiesto en aquella Capital, solicitando acciones por un millon de libras esterlinas; mas nadie respondió á su llamamiento, no obstante que en dicho manifiesto aseguraba, que el Presidente de los Estados Unidos habia dado su aprobacion á la contrata, y que el Gobernador de N. York y varios miembros del Congreso estaban

(*) *El Indicador* N. 131 de 14 de Mayo de 827

convenidos en obrar como directores por parte de los capitalistas. Tubo, pues, que desaparecer de Inglaterra burladas del todo sus esperanzas, y sin haber sacado otro fruto de tantos manejos, que la mengua de haberlos fraguado inútilmente.

Tal fué el final desenlace de un negocio en que tan inconsideradamente se comprometió nuestro Gobierno con un empresario desconocido. No es de creerse que se hubiera obtenido ningun resultado positivo, confiando la empresa á cualquiera de las otras casas contratistas; pero no lo habria padecido tanto nuestro crédito: ninguna de ellas reunia los medios gigantescos que demanda la ejecucion de una obra que, ciertamente, nunca podra verificarse por los esfuerzos aislados de asociacion alguna particular (*).

El mal suceso de esta primera tentativa y los trastornos que alteraron la paz de la República á fines de 826, hicieron que se echase en olvido el proyecto del canal hasta el año de 30, en que se presentó una nueva ocasion de formalizarlo con grandes probabilidades de buen éxito. Un Potentado era el que entónces se presentaba al frente del negocio. Ya desde Octubre de 828 el Rey de Holanda habia anunciado oficialmente sus intenciones de mandar dos ingenieros hidráulicos para que hiciesen algunos reconocimientos en Nicaragua, y habia demandado, y obtenido al efecto, la anuencia de nuestro Gobierno; pero no llegó el caso de que nada de esto se pusiese por obra, á causa, sin duda, de la guerra que tomó tanto incremento en aquel año y principios del siguiente.

La idea de dar un gran impulso al proyecto de la comunicacion oceanica por Nicaragua, colocando al frente de él á un Soberano de Europa, fué inspirada al General Verveer, Ministro de Holanda cerca de la Gran Dieta de Pa-

(*) Al presente se cree en Europa, que la empresa del canal, bien sea por Nicaragua ó Panamá, solo podrá llevarse á un termino feliz bajo los auspicios, y con el concurso material de las tres primeras potencias marítimas del mundo, la Inglaterra, la Francia y los Estados-Unidos: *Esta es*, se dice, *la única combinacion que pueda dar resultados y subsanar al gasto de 150 á 200 millones* [de francos]: *la única que pueda asegurarse la balanza política del mundo y los intereses de la civilizacion*. Sin entrar á discutir ni apreciar estas asercions en los diferentes conceptos que abrazan, haremos una sola observacion en cuanto al cálculo de los gastos. El que acaba de hacerse por una comision científica de los que deberian impenderse en la apertura del canal de Tehuantepec no excede de 18 millones de pesos, sin embargo de que por este punto se ha creido imposible practicar una cortadura de 80 kilómetros, y levantar sobre 150 exclusas. Por Nicaragua, aun en el caso extremo, las exclusas no pasarian de 92, ni el espacio que habrá de romperse de 21 á 26 kilómetros. Con respecto á los trabajos que hayan de emprenderse para poner espedita la navegacion del rio de San Juan, no nos parece que serán de tanto coste [1.000.000] como los que seria preciso ejecutar por el Chimalapa y el Guasacualco; de manera, que por un cálculo comparativo podrian bajarse los gastos del canal de Nicaragua en nueve ó diez millones de pesos. Estamos, empero, muy lejos de establecer nada asertivamente sobre un punto que exije datos y conocimientos de que carecemos.

namá por nuestros Enviados á la misma Dieta, los SS. Larrazabal y Molina; muy particularmente por el primero que tubo una nueva ocasion de interesar en el asunto al mencionado General, durante su residencia en Tacubaya y México. Fué pues debida, en mucha parte, á las insinuaciones de aquel celoso guatemalteco la resolucion que tomó el Gabinete de la Haya, de constituir en Centro-América un Ministro Plenipotenciario que reuniese á sus demas funciones el particular encargo de promover la empresa del canal.

En Marzo de 829 se presentó en Guatemala el mismo General Verveer, investido de aquella doble representacion; pero era esto en los momentos de terminarse una de nuestras crisis políticas, y no le fué, por tanto, posible evacuar ninguno de los encargos de su mision, hasta mediados del siguiente año. Removidos entónces los obstáculos que habian ocasionado una demora inevitable, y establecida ya una autoridad capaz de sancionar las negociaciones que se entablasen, inició, desde luego, la que tenia por objeto la apertura del canal. Cerca de tres meses estubo ocupada del arreglo de este punto una comision del Gobierno (*), durante los cuales se puso de acuerdo con el Representante de la Holanda sobre los diversos pormenores del negocio. El proyecto que los contenia fué examinado de nuevo por el Congreso, y hechas en él algunas reformas y amplificaciones, quedó definitivamente concluido en la sesion de 21 de Octubre del mismo año de 30.

Se redactó el arreglo acordado en la forma de una resolucion legislativa, porque, al verificarlo, se habia procedido por ambas partes en el supuesto de que no se celebraba un contrato: los puntos convenidos se fijaban únicamente como bases para las ulteriores negociaciones que debian entablarse en Holanda; no por esto dejaba de haber un solemne compromiso, en el cual se habia cuidado, por uno y otro Gobierno, de estipularlo todo en un sentido igualmente ventajoso para sus respectivos paises, y de manera que se caminase de concierto al logro de la empresa. Con este fin, se consignaron en el proyecto multitud de disposiciones, cuyo relato seria demasiado prolijo; sin embargo, en algunas de ellas se proclamaron principios que no debemos pasar en silencio.

Comienza el Congreso por declarar en el artículo 1.° de las *Bases* de Octubre los objetos que ha tenido presentes al decretarlas: *El Congreso de Centro-América*, dijo, *á nombre y en representacion de la República, declara solemne-*

(*) Componian esta comision el Senador Mendez, y los Ministros de Estado, Galvez é Ibarra.

mente: que el objeto espreso de la union de los dos océanos por el istmo de Nicaragua, es y será irrevocablemente, que esta grande é importante obra sirva, en el sentido mas liberal y filantrópico, á la prosperidad de todas las naciones, y en favor de su navegacion, de su comercio y de su industria, asi como tambien á los progresos de las ciencias, de las artes y de la civilizacion: todo sin privilegio alguno, á excepcion únicamente de las ventajas que hayan de concederse para la ejecucion de la empresa.

Como una consecuencia natural de esta declaratoria se establecian en los demas artículos de la seccion 1.ª de las *Bases*, las mas severas prohibiciones respecto de los buques de guerra, armados en corso, ó que traficasen con esclavos. No solamente se rehusaba á los primeros el tránsito por el canal, sino aun el poder aproximarse á 20 leguas de sus dos embocaduras, ó estacionar en ninguno de los puertos de la República, á no ser en ciertos casos y con especial permiso; respecto de los buques corsarios ó negreros, la exclusion era aun mas absoluta. Para dar mayor firmeza á estas disposiciones, la República se comprometia á sostenerlas con todo su poder en cualquiera evento ó circunstancia, á no hacer alteracion en ellas y á recabar su formal reconocimiento por parte de las potencias marítimas, tanto de la Europa como de la América: asi mismo se obligaba á no celebrar tratado alguno en sentido contrario, declarando ademas, que cualquiera cambio ó reformas que hubiesen de hacerse en la Constitucion y leyes del pais, en ningun caso se entenderian con perjuicio de los principios establecidos respectivamente á la neutralidad y ejecucion del canal.

Tal vez nuestros Legisladores se proponian una cosa inasequible al imaginarse que podrian reducirse á práctica semejantes principios; pero en todos tiempos les será muy honroso haberlos proclamado; en todos tiempos la lectura del documento que los contiene, justificará lo que se ha dicho de él recientemente: *Que todo el que tenga en el corazon amor hácia el género humano, y en el espíritu inclinacion por las ideas grandes, no podrá jamas leerlo sin el mas vivo interes.*

En cuanto á la ejecucion material de la empresa, nada se omitió en las *Bases* de Octubre de cuanto se estimo conducente á facilitarla y á estimular á los empresarios. Concesiones de tierras y cortes de maderas, franquicias para la introduccion de máquinas, cet, toda especie de exenciones y las mas amplias garantias á favor de los operarios, especialmente de los extrangeros, á los cuales se les declaraba

bajo la inmediata salvaguardia de las Autoridades de la República. Una sociedad de capitalistas, formada en Holanda, bajo la especial proteccion del Rey, debia hacerse cargo de los trabajos del canal, y reunir los fondos necesarios para llevarlos al cabo. La obra debia verificarse sobre un plan que correspondiese á la magnitud de los objetos á que era destinada, y los gastos de la ejecucion amortizarse parcialmente con los mismos rendimientos de aquella. Tanto el pago del capital invertido como el de los intereses, cuyo *maximum* se fijaba en un 10 por ciento, era suficientemente garantizado por la República, pero sin permitir en ningun caso la retencion de la misma obra, como se habia exijido en alguna de las contratas anteriores. No se establecian exclusiones odiosas, y aun á la misma compañia no le eran concedidas sino ciertas utilidades, bastantes á compensarla de los gravámenes que se le imponian, pero que no perjudicasen al ensanche que trataba de darse al tráfico por la nueva via de comunicacion que se proyectaba. Los riesgos de la empresa corrian todos por cuenta de la misma compañia: la República no quedaba gravada ni responsable, aun en el triste evento de que aquella se malograse. A orillas del canal debia fundarse una Ciudad anseática, única á cuyo beneficio se establecia un verdadero privilejio, concediendola exencion absoluta de derechos y contribuciones, libertad de cultos, el sistema de jurados para la administracion de justicia, y para todo lo económico y gubernativo, el sistema municipal. En cuanto al Rey de Holanda, nada se establecia en particular, quedando en esta parte reducidas las estipulaciones á una que otra demostracion, acordada expontáneamente por el Congreso de Centro-América, en honor del Soberano que las habia provocado. Se creyó, y era en efecto muy debido, asociar el nombre de aquel Monarca á una obra cuya ejecucion iva á verificarse bajo sus auspicios, y en la cual no se habia reservado otra recompensa que la gloria de haberla promovido.

Las miras, francas y desinteresadas con que se habia procedido en todo el curso de este negociado, las circunstancias particulares de la nacion que se encargaba de ejecutarlo, ejercitada desde tiempo inmemorial en todo genero de empresas hidráulicas, las disposiciones de que se mostraba animado el Soberano de Holanda respecto de Centro-América, asi como tambien el carácter recomendable de su Enviado: todo concurria á persuadir que, esta vez, no quedarian burladas las esperanzas de ver emprendida la obra del canal:

todo alejaba la idea de una frustracion que, sin embargo, harto preparaban ya los sucesos que estaban entónces pasando del otro lado de los mares.

A mas del proyecto de que hemos dado idea, se extendió un plan de instrucciones, no menos prolijo y detallado que aquel, para los agentes que debian pasar á Holanda á dar la última mano á la negociacion. Fueron sucesivamente nombrados para este encargo los Sres. Valle, Galvez, Menendez y Sacasa. Estaba ya de marcha el último cuando se tubo noticia de los incidentes que habian ocurrido en Bélgica y obligado al Rey Guillermo á reconcentrar sus miras y á dejar para otro tiempo las empresas lejanas. Por una rara coincidencia, la noticia de los sucesos que habian dado lugar á la desmembracion de Flandes, se recibia en Guatemala juntamente con las que participaban la doble invasion de que estaba amenazada la República por Omoa y Soconusco. En tal conflicto, no creyó prudente nuestro Gobierno invertir una parte de los caudales con que contaba para su propia defensa, en una mision cuyo éxito hacian ya tan incierto las nuevas circunstancias de la Holanda.

No parece sino que unos y otros sucesos se agolparon, de intento, para entorpecer la empresa del canal, cuando presagiaba mejores resultados; no por esto se abandonó enteramente la idea de llevar al cabo la negociacion que se habia iniciado con aquel objeto. Tan pronto como se restableció en la República la calma alterada por los acontecimientos de 832, el Gobierno dispuso que pasase á la Haya nuestro Plenipotenciario cerca del Gabinete frances, á efecto de continuar aquella interrumpida negociacion: al mismo tiempo dirigió á la Legislatura de Nicaragua la excitativa que motivó el decreto de 10 de Diciembre de 833, en que se declaró, por parte de aquella Legislatura, estar en todo anuente respecto de los puntos estipulados con la Holanda.

Nada, empero, se adelantó con estos nuevos esfuerzos. Nuestro enviado nunca llegó á pasar á Holanda ni volvió á presentarse en Centro-América ningun representante de aquella nacion: asi quedaron, de hecho, interrumpidas las relaciones entre ambos paises. No pudiendo, pues, contarse por entonces con los auxilios de fuera, se decidió nuestro Gobierno á emprender, con sus propios recursos, algunos trabajos que facilitasen los que hubieran de hacerse en lo sucesivo. Tubo mucha parte en esta determinacion la lectura de una Memoria del P. Dr. Juan José Aycinena, escrita en el Norte por el año de 836, y remitida exprofesamente al General Mo-

razan, Presidente de la República en aquella época, y uno de los Centro-Americanos mas entusiastas por la empresa del canal. Como en el documento de que hablamos se trata la materia bajo un aspecto en que no se le habia examinado antes, nos ha parecido indispensable hacer aquí particular mencion de él.

Dos son los puntos á que se contrae principalmente el Sr. Aycinena: en el primero, examina el asunto bajo el aspecto que llama á primera vista la atencion, el de su utilidad: en el segundo discurre sobre los arbitrios que deben preferirse para la ejecucion, sin ocurrir á los expedientes adoptados antes con tan mal éxito. Todas las observaciones con que desenvuelve su plan, estan fundadas en datos comparativos y hechos prácticos que tubo ocasion de examinar, por sí mismo, durante su residencia en los Estados-Unidos.

En cuanto al primer punto, sus pruebas descansan en cálculos deducidos de los datos mas recientes sobre el estado del comercio en ambos mundos. Estima que el monto del valor comercial que debe transitar por el canal, ascenderá por lo ménos á 240 millones de pesos; y que, sobre esta suma, pueden cobrarse 7 millones y 200 mil de derechos á beneficio de la República, aun cuando solamente se establezcan en razon de un 2 y $\frac{1}{2}$ por ciento, peage inferior á los que se cobran en el canal Erie y otros de los Estados-Unidos. Pasa, en seguida, á examinar, si pagando el comercio un 2 y $\frac{1}{2}$ á su tránsito por Nicaragua, reportará mas utilidad que haciendo, como al presente, la circunnavegacion de los cabos de Hornos y Buena Esperanza; y supone, que aun cuando el ahorro de tiempo por el primer rumbo no sea de seis meses, como lo calcula Radcliff (*), sino solamente de cuatro, como estos en los viages redondos equivalen al duplo, siempre resultará en favor del comercio una economia de 9,200000 pesos, proveniente de los premios ahorrados, salarios de las tripulaciones, tanto por ciento de seguros cet.

Bien se deja ver que los cálculos anteriores no son, en rigor, aplicables á todos los viages que pudieran hacerse por el canal; y si su autor se refiere indistintamente á todos ellos, entendemos que ha sido con la única mira de presentar un resultado general para que, por él, pueda formarse juicio de las economias que ofreceria al comercio la navegacion por el espresado rumbo: ha partido tambien de un cómputo muy bajo, segun el mismo advierte; de modo, que en caso de tachár-

(*) Cónsul que fué de los Estados-Unidos en Lima, y autor de una Memoria, de bastante mérito, sobre el proyecto del canal océanico.

sele sea mas bien por defecto que por exceso en sus conjeturas.

Con respecto á los arbitrios que debian preferirse para llevar á efecto la empresa del canal, Aycinena presenta, como el mas adaptable, el de un empréstito del dinero necesario. Ya se habia indicado ántes este arbitrio, y aun propuesto espresamente por los Sres. Valle y Zebadua, pero no se habia manifestado con hechos su utilidad: esto es de lo que se ocupa nuestro escritor. Sienta primero el siguiente axioma: *Cualquiera cosa que se ha ejecutado por un Gobierno puede ejecutarse por otro, en iguales circunstancias y valiendose de iguales medios.* Para hacer la aplicacion de este principio, recuerda cual era la situacion del Estado de Nueva-York cuando en 1810 contrató un empréstito para verificar la apertura del canal *Erie*, cuales fueron los resultados que coronaron aquella empresa y cuantos los beneficios que de ella se han seguido. Hace ver que Centro-América se halla en una situacion parecida, es decir en un estado de penuria y atraso, como se experimentaba en Nueva-York en la época á que se remite; é infiere de todo, que la República está en el caso de adoptar arbitrios semejantes á los que se adaptaron en dicho Estado, si quiere obtener los mismos resultados.

Despues de examinar bajo este aspecto el medio propuesto, manifiesta tambien que es el mas natural á que debe ocurrir todo Gobierno cuando se le presenta una empresa de conocida utilidad á que no puede hacer frente con sus propios recursos. "Los Gobiernos, dice, deben observar aquellas reglas simples y claras que sirven de norma al padre de familias en su administracion doméstica, asi para satisfacer sus necesidades como para fomentar su fortuna, si la tiene, ó adquirirla con sus esfuerzos; porque los Gobiernos no son ni deben ser mas que administradores de una gran familia, que es el pueblo, y su obligacion es acudir á las necesidades de esta gran familia y fomentar sus intereses. El medio de empréstito ha sido desde un principio, es actualmente y será siempre el único honesto por el cual el que nada tiene puede enriquecerse, á menos que le venga por herencia ó donacion una fortuna, lo que no se ve todos los dias. El hombre pobre y honrado solicita un capital ageno á premio, lo invierte en un objeto lucrativo, se aprovecha de las ganancias y lo devuelve al dueño con el interes estipulado: este principio es el que, en su pobreza, han adoptado los Gobiernos de Nueva-York, Pensilvania y Ohio para la apertura de canales y construccion de caminos de fierro; y á

„ este principio natural, sencillo y al alcance de cualquiera „ otro Gobierno, deben estos pueblos la prosperidad de que „ disfrutan, y el estado floreciente y casi sin paralelo en que „ se encuentran sus rentas públicas.

Espone, por último, el Dr. Ayeinena otra de las razones en que, á su juicio, debia fijarse igualmente la atencion para preferir el arbitrio de empréstitos al de contratas. En estas últimas, seria casi siempre indispensable hacer concesiones gravosas, ó lo que era mas peligroso, someter la República a la influencia de una Potencia estraña, á mas de que las contratas tenian contra sí las prevenciones que naturalmente debia haber engendrado en la opinion el mal éxito de las que se habian celebrado en épocas anteriores.

No se concretan las observaciones de Ayeinena únicamente á los dos puntos que acabamos de tratar; abrazan tambien otros diversos pormenores, especialmente con respecto á la suma en que deberán computarse los gastos de la apertura del canal; pero, en esta parte, sus cálculos estrivan en datos que han sido rectificados despues, y de que el mismo parecia desconfiar.

Ya hemos dado idea del efecto que produjo la lectura de la Memoria de nuestro compatriota y de la resolucion tomada por el Ejecutivo de Centro-América de poner mano en la empresa del canal por cuenta de la República: consecuencia fué de esta determinacion el nuevo reconocimiento que se mandó practicar en 1837. Pasó con tan importante encargo á Nicaragua Mr. Juan Baily, ingeniero ingles que reunia á esta circunstancia el mas vivo y constante interes por la empresa, nunca desmentido á pesar de la inmerecida postergacion que se le habia hecho sufrir en 826. Le acompañaba, en calidad de auxiliar, el Sr. José Batres, oficial de artillería, de aptitud y conocimientos en la profesion. Baily se dedicó al desempeño de su encargo con todo el celo de que estaba animado, y aunque, con motivo de los incidentes ocurridos en 839 y de haberse disuelto en aquel año el Gobierno nacional, tubo que interrumpir varias veces sus trabajos, y por último que suspenderlos del todo, los adelantó á punto de ser los mejores y mas circunstanciados que tenemos hasta el dia. De ellos pasamos á ocuparnos en la siguiente reseña, hecha con presencia de los *Apuntamientos* que dió á luz el mismo Baily en el año pasado de 1843.

La extension del Lago de Granada, ó Nicaragua, es de 90 millas geográficas en toda su longitud y de 40 en su mayor anchura, su profundidad varia desde 2 brazas en las orillas

hasta 15 que es su mayor fondo. Se ven en él, aquí y allá, varias islas, entre las cuales se distinguen, la de Omotepe que esta poblada, Madera y Zapatera, Sanate, Solentiname y Zapote; todas á propósito para el cultivo y abundantes de maderas. Mantienen este inmenso depósito de agua, numerosos arroyos y el caudaloso rio Frio que desemboca por un canal de 100 brazas de ancho sobre 2 de profundidad. A 16 millas del Lago de Granada, se halla el de Managua que tiene 35 de largo y 16 de ancho: está unido al primero por el rio Panaloya, navegable por el espacio de 12 millas, para embarcaciones pequeñas, hasta el punto de Pasquiel á una milla del salto de Tipitapa que forma una caida de 13 pies de altura. Aunque no se ha sondeado el Lago de Managua se le cree de igual profundidad al de Granada y esta alimentado, como este, por una multitud de arroyos. El rio de San Juan es el comun desaguadero de ambos lagos. Nace en la extremidad S E. del primero en los 11° 7′ lat. N. y 84° 47′ longitud occidental de Greenwich y lleva sus aguas por una extension de 90 millas hasta el puerto de San Juan del Norte en el Atlántico á los 10° 56′ lat. N. y 83′ 43′ long. O. Su anchura varia desde 100 á 400 yardas; la velocidad de su corriente de 1 milla á 1 ½, y su profundidad de 1 y ½ hasta 9 brazas en tiempo seco, pero en el de lluvias, se aumenta considerablemente. Desaguan en este rio los de San Carlos y Sarapiqui; este último es navegable por el espacio de 30 millas.

El descenso suave del rio de San Juan, asi como el volúmen de sus aguas, ofrecerian facilidad para la navegacion, aun de buques mayores, si no estubiese obstruido su curso en algunos puntos. El primer obstáculo que se encuentra, corriente abajo, es el que resulta de los raudales del *Toro*, del *Castillo viejo*, de *Balas* y de *Machuca*, que solo dejan un paso estrecho de 3 á 6 brazas de profundidad a uno y otro lado de las masas de roca que los forman y estan colocadas transversalmente en la madre del rio. El segundo obstáculo lo ofrecen algunas isletas situadas en una distancia de 10 á 11 millas entre el nacimiento del rio Colorado y el puerto de San Juan. Se ha creido que estos obstaculos no existian en tiempos remotos en el mismo estado que al presente, y que desde el año de 1685 para acá han recibido un incremento notable. Diversas conjeturas se han hecho sobre esto, ya suponiendo algun trastorno proveniente de los temblores, ya que los españoles hubiesen ensanchado el cauce del rio Colorado y obstruido, de propósito, la desembocadura de la madre principal, citándose á este último propósito algunas tradiciones

y aun documentos de que hay constancia en Granada; sin embargo, las relaciones de algunos historiadores antiguos no dejan de engendrar ciertas dudas acerca de este punto, y dan lugar á presumir que la navegacion del Desagnadero ha ofrecido siempre las mismas dificultades sobre poco mas ó menos (*). Mas ya no es del caso insistir en nada de esto, sino ocuparnos de los medios de salvar los obstáculos que existan cualesquiera que hayan sido en otras épocas. Baily es de parecer que usando de pólvora, conforme á la práctica moderna, podrian removerse los bancos de roca que forman los raudales ó ampliar, al menos, el canal que dejan á uno y otro lado. En cuanto á las isletas que ocupan la parte baja del rio, podrian emplearse con buen éxito los métodos usuales para limpiar las madres de los rios, atravesando ademas un dique en la salida del Colorado: por este medio se haria correr por el cauce principal la gran cantidad de agua (**) que se extravia por el brazo de aquel nombre, y se evitaria asi mismo la acumulacion de materiales ocasionada por la poca fuerza de la corriente (†).

Concluidos los reconocimientos del rio de San Juan, pro-

(*) Véase lo que dice Herrera hablando de la tentativa que hizo Francisco Hernandez de Córdova para salir por el Desaguadero en un Bergantin, y lo que refiere Gage acerca de los motivos que lo disuadieron de embarcarse en las fragatas que salian todos los años de Granada para Cartagena.

(**) 28.178 yardas cúbicas por minuto, en tiempo seco, y en el de lluvias 85.840.

(†) Con el mismo objeto de aumentar el caudal de aguas del rio de San Juan se propuso, á fines del último siglo, un proyecto de que hasta ahora no se ha hecho mencion alguna. El P. Misionero Fr. Tomas Lopez, en las repetidas excursiones que hizo en las montañas de Nicaragua, formó un pequeño mapa de varios rios que corren por aquellos parages solitarios y lo remitió al Obispo Don Lorenzo Estevan Tristan con carta fechada el 12 de Julio de 1782. En ella propone, como cosa muy practicable, el proyecto de introducir á la Laguna las aguas de los rios de San Rafael, el Espitu Santo y Miravalles que se derraman en las llanuras y montañas que median entre Bagases y el fuerte de San Carlos. "Haciendo un canal, dice, al rio de San Rafael por medio del cenagal, se recogerá en él toda la abundancia de aguas que se estienden por el llano y correran juntas por el estero á incorporarse con el rio del Espíritu Santo, y de este modo el llano quedaria seco y transitable, á pie y á caballo, y el rio de San Juan ganaria de toda aquella abundancia de agua del rio de San Rafael que se consume en el llano volviéndolo laguna; y por que el rio grande que sale de la isla (que se halla entre el rio Miravalles y el estero que forma el del Espiritu Santo) al llegar á el Palmar, se derrama por no caber las aguas que lleva en la madre, aumentándola las del rio de San Rafael se derramará mucho mas; pero evitar eso se consigue, haciendo canal a el rio de Miravalles para la laguna: de este modo, ni el se derramará imposibilitando toda la tierra que media entre él y la Laguna, y el rio grande que sale de la isla admitiria las aguas del San Rafael sin derramarse en el Palmar [un llano llamado asi ni otra parte alguna: y de ese modo se consigue que todas las aguas de los tres rios, Miravalles, San Rafael y el Espíritu Santo, entren en la Laguna sin que se pierda una gota, y todo el llano quedaria útil para haciendas de cacao, y para haciendas de ganado, para los grandes camalotales que tienen esos rios, y quedaria andable, á pie y á caballo, desde Bagases al fuerte de San Carlos; y el rio de San Juan seria un tanto mas de lo que es, cet." No tenemos datos para juzgar de la exactitud de estas observaciones ni de las probabilidades de buen éxito con que pudiera ejecutarse el proyecto indicado; sin embargo, hemos creido que debiamos dar noticia de unas especies ignoradas hasta el dia y que podrán acaso no carecer de importancia.

cedió Baily á la nivelacion del terreno que media entre el Lago y el Pacífico. Eligió, al efecto, la línea que se dirige desde la boca del rio Lajas hasta el puerto de San Juan del Sur en el golfo de Papagayo, con preferencia á las que van á parar al Tamarindo y Nicoya. Por dicha direccion la distancia entre los dos puntos extremos es de 28.408 yardas comprendidas las curbaturas del terreno; á vuelo de pájaro solo es de 20.401. La mayor elevacion de la cordillera por esta misma direccion no excede de 615 pies sobre el nivel del Pacífico: la diferencia que hay entre este y el del Lago de Granada es de 128 pies en el plenilunio y en baja mar. Todo el espacio por donde debe pasar la línea ofrece la mayor facilidad para las escavaciones, pues, á excepcion del punto culminante, en donde se encuentran algunas masas de roca, en el resto, hasta ahora, solo se han encontrado capas de tierra vegetal, barros, cascajo y piedra arenisca á 60 y mas pies de profundidad. A la entrada del canal por el lado del Pacífico queda el puerto de San Juan del Sur situado á los 11° 15' lat. N. 85° y 52' de long. Occid. No tiene la capacidad ni las imponderables ventajas que reune el del Realejo; pero si ofrece suficiente comodidad. Está bastante abrigado al N. y N E. por donde soplan con mayor fuerza los vientos en aquella costa: su entrada es de 1.100 yardas de ancho y no malo el fondeadero, con 3 7 y 9 brazas de agua en una distancia de 300 yardas de la orilla

Una vez esplorada toda la línea por donde debe extenderse el canal del uno al otro mar, y determinada la elevacion del terreno que media entre el Lago y el Pacífico, restaba solamente averiguar la diferencia de nivel entre el mismo Lago y el Atlántico: pero ya no le fué posible á Baily, por los motivos que hemos indicado ántes, completar sus trabajos con esta última operacion; puede procederse, sin embargo á verificarla científicamente con presencia de los datos que subministran las mediciones hechas y planos levantados.

La necesidad que tubo el referido ingeniero de permanecer por mas de tres años en Nicaragua, y de estacionar en casi todos los parages por donde debe pasar la línea de comunicacion entre los dos océanos, le ofreció oportunidad de hacer repetidas observaciones sobre la salubridad del clima, abundancia de víveres y baratura de los jornales, puntos todos de la mas grande importancia y que influirán, al fin, en que se dé la preferencia á nuestro istmo sobre el de Panamá (*).

(*) Ya ha comenzado á decirse algo sobre esto en una de las publicaciones mas notables

El relato de Baily respecto de estos diversos puntos es sumamente satisfactorio: no le reproducimos aquí porque no haríamos mas que repetir lo que se ha dicho por tantos historiadores nacionales y extrangeros acerca de la incomparable fertilidad, y demas ventajas de que abunda Nicaragua y le merecieron, desde antiguo, el sobre-nombre de *Paraiso de Mahoma* ó *Eden de la América*. "Allí se ven, con efecto, la Primavera, el Estío y el Otoño en perpétuo consorcio: la hoja que brota llena de verdor sobre el mismo árbol en que otra se agosta y marchita; los botones y las flores, el fruto que nace apenas y el fruto ya maduro; la esperanza y la realidad, como dos hermanas gemelas entrelazandose sobre el mismo vástago (*)." ¿Que mas podria exijirse para apropiar á aquella hermosa provincia el sobre-nombre referido?

Parece, pues, demostrado á virtud de todo lo espuesto, no con simples conjeturas, sino por los procedimientos acertados del arte, que la apertura del canal océánico por nuestro suelo, no es *una Utopia ni una cosa impracticable en este mundo que habitamos*, sino al contrario, una empresa que puede y debe realizarse, y para la cual se cuenta con abundantes elementos de ejecucion en los mismos sitios destinados al efecto: habra sin duda que vencer grandes obstáculos, pero nunca tan formidables como han querido figurarlos ánimos asombradizos.

Permanecia aun en Nicaragua el comisionado federal entendiendo en sus trabajos, cuando el Gobierno de aquel Estado acordó emprender otros, por su parte, con el objeto de poner espedita la navegacion del rio de San Juan y mejorar el camino de tierra desde el Lago de Managua hasta le Realejo:

de Francia, cuyo texto vamos á traducir aquí en lo conducente: "No basta, se ha dicho en el *Diario de los Debates* de 13 de Agosto del corriente año, hablando del proyecto de la comunicacion oceánica, no basta proyectar un canal, es necesario ejecutarlo, es necesario tener operarios á la mano y víveres para alimentarlos. Es preciso, si se hacen concurrir de lejos albañiles y zapadores, que no se vean obligados á habitar un país insalubre y espuestos a ser diezmados por crueles enfermedades. Bajo este aspecto, la linea de Chagres á Panamá deja *infinitamente* que desear. Talla poblacion en el pais, y los pocos habitantes que hay en él son poco amigos del trabajo. Seria, pues, indispensable transportar allí un ejército de operarios, cuya mejor composicion consistiria en unir los negros destinados á los trabajos de azada con los soldados del cuerpo de ingenieros y los operarios de la marina para las obras de precision. Por otra parte, una porcion del terreno por donde debe extenderse, la linea del canal, es pantanoso y se halla bajo un clima mortífero, en todo el tiempo de los calores devorantes del Estío. Los operarios llegados se verian allí sumamente comprometidos. Al contrario, las inmediaciones de los lagos de Nicaragua y de Leon son salubres. Solamente los parages inmediatos al mar sobre las costas del Pacífico estan espuestos á ser devastados por las fiebres. Todos los viageros estan de acuerdo en decir que este es un pais encantador y de una fertilidad prodigiosa, en donde se hacen hasta cuatro cosechas de maiz por año en algunos puntos. Se encuentran allí tambien ciudades populosas y aldeas mas pobladas que ciertas ciudades de Europa... Esta es una ventaja inapreciable, etc.

(*) Palabras de que se sirve *Mr. Benoit* en una reciente descripcion de *Surinam*, comarca que no excede, si acaso iguala a la nuestra en riquezas naturales.

se llevaba en esto la idea de tener algo adelantado para el caso de que llegasen á ponerse por obra los grandes trabajos del canal. Al intento, se autorizó á Mr. Pedro Rouhaud, en convenio celebrado á 18 de Abril de 838, para que promoviese en Francia el establecimiento de una compañía que se encargase de ejecutar el designio indicado, mediante ciertos privilegios é indemnizaciones estipuladas en el mismo convenio. Rouhaud partió á Francia y ha regresado otra vez á Nicaragua; pero, segun parece, sin haber sacado el fruto que se esperaba de la espedicion, aunque esta, por otra parte, no haya sido inoficiosa por las útiles informaciones que ha dado aquel activo extrangero de varias particularidades relativas á la empresa, de que se habia impuesto, por si mismo, en el tiempo de su larga mansion en la referida provincia.

Ultimamente, nuestro Enviado á Roma y actual Obispo de San Salvador, Dr Don Jorge de Viteri, tubo oportunidad, durante su residencia en Europa, de promover una nueva negociacion sobre canal: iniciola con el Conde de Hompesch, Presidente de la comision de directores de la Compañía belga de colonizacion que está actualmente entendiendo en la del distrito de Santo Tomas en nuestras costas del Norte. Dicha negociacion forma parte de otra mas extensa que se firmó en Bruxelas el 13 de Mayo de 1843, y tiene por objeto la creccion de sociedades de comercio, agricultura é industria en los Estados de Centro-America. Para que estas sociedades puedan, desde luego, dar impulso á los diferentes ramos que abraza el plan de su establecimiento, se asigna á cada una de ellas un fondo de 1,200000 pesos; pero la de Nicaragua debe contar, ademas, con un aumento de tres millones para gastos del canal: estos, no obstante, deben hacerse por cuenta de todos los Estados, asi por que ninguno de ellos podria sobrellevarlos por si solo, como tambien para que todos sean igualmente interesados, y partícipes, en los beneficios de la empresa. Tanto el fondo particular de cada sociedad, como el aumento asignado á la de Nicaragua, deben obtenerse por medio de la Compañía belga: todos en calidad de empréstito, y sin mas obligacion, por parte de los Estados, que la de reconocer sobre sus rentas maritimas un interes annual de 5 por 100 á favor de los prestamistas. A mas de estos puntos, se especifican en el contrato otros muchos relativamente á los privilegios que se reservan á la Compañía, y á la manera y términos en que deben realizarse los fondos con otras estipulaciones de menor importancia.

Ya se ha puesto en conocimiento de todos los Estados

el arreglo en que se contienen las estipulaciones anteriores, pero está aun pendiente su ratificacion. Entre tanto, un Enviado de Nicaragua ha partido á Europa con instrucciones sobre el particular, y segun parece, tambien con el objeto de solicitar el protectorado de la Francia, esperando sin duda que bajo los auspicios de aquella nacion, podrá, al fin, emprenderse la grande obra del canal. No sabemos que pronosticar de semejante paso, asunto ya de diversas y contradictorias interpretaciones: deseamos, sí, que su éxito sea el que debemos esperar de la política ilustrada del Gabinete francés, y deseamos, asi mismo, que mientras este se decide á tomar algun partido con respecto á las propuestas del Enviado nicaragüense, tenga, al menos, efecto la espedicion científica que se estaba preparando en Bruxelas con destino al referido Estado de Nicaragua, y cuya marcha nos habia sido anunciada para mediados del presente año. Si esta espedicion llegare á realizarse, la Bélgica hará un servicio señalado al pueblo centro-americano con quien ya le une el doble lazo del interes y la amistad.

Tal es el estado que tiene, al presente, el asunto sobre que nos hemos extendido en el discurso de esta Memoria. Hemos procurado en ella informar á nuestros lectores de cuanto ha ocurrido sobre el particular desde los tiempos primitivos de la conquista hasta nuestros dias. Necesario ha sido recorrer un largo período, detenerse en muchos pormenores para que se viese el curso que ha seguido un negocio cuyo exámen nunca será demasiado prolijo, ni harto encarecida su importancia. Mas de tres siglos han transcurrido desde que se indicó, por primera vez, la idea de romper el istmo de Nicaragua: diversos y muy elocuentes escritos se han publicado, en distintas épocas, para interesar á los Gobiernos de ambos hemisferios en la realizacion de aquella empresa: varias estipulaciones se han propuesto y concluido con el mismo objeto; pero, hasta ahora, el istmo permanece intacto. En unos tiempos, la política mal entendida del Gabinete español, su incuria y apatía si se quiere, nada le permitieron hacer; en otros, la inexperiencia, la instabilidad y las ilusiones de un Gobierno naciente lo empeñaron en efímeros proyectos: de ambos modos, todo ha concurrido a frustrar la empresa. Miéntras tanto, las generaciones han ido sucediéndose sin que llegue el dia de verla realizada; empero, la comunicacion oceánica, se ha dicho, es ya un suceso inevitable en el actual estado de la sociedad: nada, al presente, puede arredrar al genio emprendedor del hombre, y esa barrera que ha retardado la marcha de la civilizacion quedará abatida en este siglo de progresos. Que los Gobiernos llamados á acelerar un acontecimiento tan

deseado no lo difieran por mas tiempo, y que ese *movimiento de expansion, que lleva à las regiones mas distantes de nuestro planeta las mejoras europeas*, se haga sentir entre nosotros verificando la mas grande de todas las que pueden hacerse en la presente edad, y en el sitio mismo que parece haber señalado. al efecto, la Providencia.

Guatemala, Noviembre 5 de 1844.

OBSERVACIONES

DE

Mr. Juan Baily

Acerca de las facilidades que ofrecen respectivamente los puntos de Panamá y Nicaragua para la apertura del canal oceánico.

La única especie de comunicacion entre los dos océanos que pueda llenar la espectacion general y promover eficazmente el comercio de todas las naciones del globo, seria un canal de capacidad suficiente para que pudiesen pasar por él buques mayores; y debe suponerse que ántes de que se emprenda esta grande obra, serán examinados prolijamente por personas competentes los puntos que ofrezcan facilidades para el objeto. Dos son los que se indican con mas generalidad; porque, aunque se ha pensado que la cortadura pudiera hacerse en una línea que tubiese un extremo en el rio Guazacualco y el otro en la bahia de Tehuantepec, esta idea ha recibido poco apoyo, y puede decirse que la duda solo se versa entre Nicaragua y Panamá. Las circunstancias del último punto han sido representadas como las mas favorables á la empresa, y el Gobierno de la Nueva Granada con un celo prudente ha procurado inclinar la preferencia hácia su territorio.

El Gobierno de Centro-América ha mas de 20 años que está al cabo de los grandes beneficios que resultarian al pais de que la línea de comunicacion fuese por Nicaragua; pero, por varios motivos, no se ha hallado en posicion de dedicar á este empresa toda la atencion que su magnitud merece. Hace cinco años que mandó hacer reconocimientos científicos en aquella línea, que aun estan sin darse al público; y esta omision ha tenido por consecuencia que no habiéndose podido establecer una comparacion entre las facilidades que Panamá y Nicaragua respectivamente ofrezcan, hayan prevalecido opiniones erróneas tocante al último punto. Los hombres científicos de la Europa han limitado sus estudios á lo que puede hacerse por Panamá, porque de este istmo se han publicado planos exactos

que sirven de base para sus cálculos. Si se hubieran dado á luz los que se han construido del rio de San Juan, del Lago de Nicaragua y del estrecho que divide el Lago del Pacífico, se habrian disipado las dudas que existen acerca de la practicabilidad del proyecto, desvaneciendose especialmente la objeccion que se pone á este rumbo por suponerse que hay necesidad de atravesar una cordillera verdaderamente tal.

En Centro-América, por desgracia, no tenemos á la vista todos los datos relativos á Panamá que se han publicado en Europa; mas con los que existen en nuestro poder y con los detalles de los reconocimientos practicados en Nicaragua, podremos entrar á examinar cual de los dos puntos en cuestion presenta mas facilidades para la empresa. Al hacerlo, no nos avanzaremos á sentar ninguna proposicion que no esté apoyada en fundamentos sólidos, ni tampoco introduciremos materias que sean agenas del caso que se trata de ventilar. Si nuestras hipótesis resultan ser inexactas no podrá tacharsenos, con justicia, de haber procedido de mala fé ó con parcialidad nacional. Estamos seguros de que, aun cuando se intentase estraviar la opinion pública respecto de este asunto, los esfuerzos que se hiciesen al efecto serian del todo vanos, porque el juicio del gran cuerpo de hombres científicos que necesariamente habrán de decidir la cuestion no podria ser prevenido por representaciones infundadas. Nuestro intento es promover una discusion desapasionada que tienda al esclarecimiento total de un asunto que por mucho tiempo ha estado atrayendo las miradas de los hombres emprendedores de una grande parte del mundo.

El mejor modo de entablar la comparacion entre ambas lineas será examinando los puntos correspondientes de una y otra, lo cual necesariamente nos dará conocimiento de lo que relativamente presenten de favorable ó desventajoso—Nos ocuparemos en primer lugar de las dos extremidades de cada una de las lineas propuestas; es decir, de Chagres y Panamá, y de San Juan de Nicaragua y San Juan del Sur.

El puerto de Chagres está en la desembocadura del rio del mismo nombre, y puede decirse, hablando en términos generales, que es bueno. Pero ántes de que pueda servir como una de las entradas al canal deberán hacerse algunas mejoras costosas. En la boca del rio hay una barra sobre la cual no hay mas que 14 pies de agua. El Capitan de la marina francesa Garnier asegura que un buque que no cale mas de 13 pies puede pasarla sin riesgo; mas cuando el viento es recio del Norte no puede intentarse sin inminente pe-

ligro, porque hay una fuerte reventazon. Segun Mr. Chevalier, debajo de la arena de la barra hay una roca calcarea y blanda que se eleva hácia el centro dejando un canal de uno y otro lado. Dentro de la barra, se dice, que hay buen fondo; pero es de absoluta necesidad remover este impedimento, para cuyo fin seria preciso recurrir á los arbitrios mas costosos y mas difíciles del arte. En empresas de esta naturaleza, hay siempre que invertir un inmenso capital; pero aunque se comienzan teniendo esta idea muy presente, la economia en las operaciones es una consideracion que debe decidir la eleccion de localidades. Se dice que en el caso de que el impedimento que presenta la barra del rio Chagres no pueda vencerse, el puerto contiguo llamado de las Naos ó Limon servirá tambien. Este puerto es excelente; pero, para comunicarlo con el Rio de Chagres habria que cortar un canal de 5.000 varas, y ademas, habria que construir una defensa para las embarcaciones contra los vientos del Norte. El obstáculo natural que presenta el Rio Chagres puede superarse con el arte, pero esto exije trabajos penosos y de considerable costo.

En la otra extremidad del canal se presentan dificultades que parecerian invencibles si no volviesemos la vista á otros paises y observasemos hasta qué punto se ha avanzado en el arte de la arquitectura hidraúlica. La remocion de estas dificultades, sin embargo, demanda cuantiosos gastos. El Rio Grande ó el Falfan, de uno de los cuales deberá hacerse uso, descarga sus aguas en la bahia de Panamá á 3000 varas al occidente de la ciudad. Desde su boca á la extremidad oriental de la isla de Perico hay, siguiendo el rumbo de S. E. $\frac{1}{4}$ al E. 5800 varas. En esta isla está el fondeadero mas próximo de los buques que entran á este Puerto, y hay de 3 á 4 brazas; pero en el espacio intermedio el fondo varia de la manera siguiente: de la boca del rio á una distancia de 3500 varas no llega mas que á una braza: en las 750 varas siguientes aumenta á dos brazas, y en las últimas 1550 varas es de tres. Tirándose otra linea por el rumbo del S. E. $\frac{1}{4}$ al S. desde la boca del mismo rio, pasaria como á media milla al O. de la isla llamada *Veñas* y casi á la misma distancia al E. de la de Changarni. La profundidad en esta linea es como sigue: en las primeras 4000 varas llega á 2 brazas y á la 5750 á tres. Estos pormenores se han sacado del minucioso plano de la Bahia de Panamá levantado en 1837 por el Capitan Belcher de la Armada británica. Será indispensable canalizar una ú otra de estas lineas, porque no queda otro rumbo que tomar, y la primera probablemente ofrecerá menos dificultades. Mr. Che-

valier dice que á lo largo de la costa, un poco mas abajo del fondo de lodo, se encuentra una base de madrépora calcárea que no opondria mucha resistencia para la escavacion que habria de practicarse. Debemos otra vez llamar la atencion hácia el trabajo, fuera de lo comun, que habra de emprenderse para llevar al cabo una empresa tan ardua, y que segun se cree, excederá al de la apertura del mismo canal.

Examinemos ahora la linea de Nicaragua. El Puerto de San Juan en el Atlántico ofrece todas las comodidades que puedan necesitarse. Se puede cojer en todas estaciones y en todos tiempos, sin riesgo ni dificultad. Su fondeadero tiene de 4 á 5 brazas, y ningun peligro hay en su interior. En tal concepto, aun sin hacer gasto alguno para mejorarlo, puede servir como uno de los términos del canal. En la otra extremidad de la linea está el Puerto de San Juan del Sur, el cual posee las mismas ventajas. La playa es baja y cubierta de arena fina, y la sierra de uno y otro lado en direccion á la mar, se levanta de 400 á 500 pies. La entrada de la mar es franca, y su anchura 1100 varas. A 200 varas de donde llega el agua en baja mar, hay dos brazas de fondo que va aumentando hasta 10, que es el que hay en la entrada. A distancia de menos de una milla de S. Juan, hay otro Puerto el de *Nacascolo*, casi igual en tamaño y figura. Si se creyese útil podria hacerse una cortadura que uniese estos dos puertos, lo cual no seria dificil, en razon de que el terreno que media entre uno y otro, es bajo y plano. Como distan tan poco, acaso pudieran servir los dos, el uno para entrar y el otro para salir del canal.

Esta comparacion de las extremidades de las dos lineas manifiesta, que en este particular Nicaragua tiene ventajas sobre Panamá.

El punto que corresponde discutir en seguida, es el del modo de hacer navegables los varios rios hasta donde sea necesario; y para esto experimentamos en Guatemala falta de datos respecto de los de Panamá: Por lo que toca á Nicaragua tenemos los suficientes. Nos valdremos por lo relativo á aquellos de los que reunió Mr. Chevalier, quien sin embargo de haberse valido de todos los que con mucha diligencia pudo haber á las manos en Europa, se queja de que no bastaban para formar una idea tan clara como era de desearse. Tomando por base los planos de Mr. Morel, encontramos que no se hará uso del Rio de Chagres por mas de 23000 varas, que es lo que dista su desembocadura de la confluencia del rio Trinidad. No habrá dificultad mayor para

hacerlo navegable en esta parte, porque desde Bruja, á 3300 varas abajo del Trinidad, el lecho del rio ocupa un plano horizontal, en donde la corriente no puede ser veloz, y el fondo es de 15 á 16 pies. El trabajo que haya de hacerse aquí, no será árduo, á no ser que se encuentren estorbos que no esten ahora á la vista. El canal deberá comenzar en la confluencia de los dos rios mencionados; y terminar, bien en el Rio Grande, ó bien en el Falfan. Consultando un mapa de este territorio (que no representa los objetos con la minuciosa exactitud que era de desearse) aparece que uno y otro de estos rios corre, tomando en cuenta las vueltas, 18 millas geográficas, ó 36000 varas, antes de entrar en la Bahia de Panamá; y uno de ellos precisamente debe hacerse navegable. De la diferencia de nivel en el curso de estos rios no hace mencion Mr. Chevalier cuando habla de ellos con referencia á los planos de Mr. Morel; pero debe ser considerable, porque los Sres. Lloyd y Falmare encontraron que el rio Chagres en el punto de Cruces estaba á 114 pies sobre la Bahia de Panamá. Que su caudal de agua no es grande, lo demuestra el hecho de que mas abajo de su confluencia con el Falfan, la profundidad no excede de 3 pies; y aunque puede ser mayor en otros lugares, la necesidad de ahondar su cauce muchos pies mas será inevitable. Esta clase de trabajo puede no ser dificil, pero indudablemente será costoso. Aquí debe notarse que Mr. Morel calcula toda la extension del canal, desde Chagres á Panamá, en 75 kilómetros [81975 varas] y desde la confluencia de los rios Chagres y Trinidad en 54 ½ kilómetros (59564 varas). Importaria mucho saber si deduce ó no estas distancias de sus planos topográficos; porque si lo hace asi, este cómputo desharia el que se ha hecho arriba de la extension de los rios Falfan y Grande; pero parece mas bien que los 75 kilómetros representan la distancia en linea *recta*. Calculándose esta por diferencia de longitud, resulta la misma que él dá, menos 3 kilómetros; pero tomándose en cuenta las vueltas de los rios, habria que hacer un aumento á su extension.

Sentimos que las observaciones precedentes esten fundadas únicamente sobre los datos incompletos que hemos podido tener á la vista, por cuyo motivo las hemos hecho con desconfianza. De consiguiente, esta parte de la comparacion no tendrá mucho valor en tanto que se carezca de noticias mas abundantes y ciertas.

El rio de San Juan tiene, computadas sus vueltas, aproximadamente 70 millas geográficas de largo, (y no 90 como se di-

jo, por yerro de imprenta, en los *Apuntamientos* publicados el año de 43) lo que corresponde á 128 kilómetros ó 140,000 varas. El Lago de Nicaragua está á 128 pies 3 pulgadas sobre el nivel del Pacífico en baja mar; y segun los cálculos de diferencia de nivel de los dos océanos en marèa baja, resulta estar á 121 pies 9 pulgadas sobre el Atlántico, lo que da al cauce del rio una depresion media de un pie y tres cuartos por milla. La corriente es lenta y solamente en los randales excede de una milla y media por hora. Su profundidad es de 2 ½ á 5 brazas. En algunos lugares hay 6, 7 y hasta 8 brazas, pero por poca distancia. Su anchura varía desde 100 hasta 400 varas. Hay muchas islas las cuales siempre dejan un canal amplio de uno ú otro, ó de ambos lados. Se ha dicho equivocadamente que no podrá hacerse navegable para buques grandes este rio, á causa de las muchas cataratas que gratuitamente se le han supuesto. El hecho practico de que en todas las estaciones del año suben y bajan por él piragüas de 8 á 10 toneladas con tripulaciones de 10 á 12 hombres, que cargan hasta 700 cueros, y sobre 100 zurrones de añil, prueba que aquel aserto es infundado. La principal, y puede decirse la única dificultad que se experimenta en toda la navegacion, es en la subida por los randales. Éstos son cuatro, llamados *Machuca*, *Balas*, *Castillo viejo, y Toro*, y estan todos comprendidos en una distancia de 10 millas. En los espacios que median entre ellos, tiene el rio de 3 á 6 brazas de hondura. El mas largo que es el de *Machuca*, no excede de una milla de extension. Los constituyen unas masas designales de piedra, dispuestas transversalmente, y cuando el rio esta bajo, sobresalen del agua porciones agudas de su parte superior. Hay un canal de cada lado. El ancho del rio en esta parte, es de 100 á 300 varas, menos en *Machuca* donde es mayor. El impedimento que estos fechos de piedra presentan, fuerza el agua por los canales laterales con violencia; pero la experiencia ha demostrado que las embarcaciones pueden hacer este tránsito sin riesgo: Por muchos años no ha ocurrido desgracia alguna. Los rios navegables, asi como los caminos de tierra, necesitan reparos constantes para mantenerse en buen estado: si se desatienden se hacen inútiles para muchos objetos, y esta suerte ha tenido el S. Juan, que pierde, ademas, una gran cantidad de sus aguas por el desagüe del rio Colorado.

Para hacer el rio de San Juan útil como via de comunicacion entre los dos océanos, seria necesario practicar tres operaciones distintas, á saber: quitar los peñascos del lecho en

los raudales, cerrar el desagüe que forma el rio Colorado, y ahondar el cauce del rio desde el Colorado hasta el puerto. La ejecucion de la primera de estas operaciones, será acaso por su naturaleza peculiar, la mas difícil. Si se examinan geológicamente los peñascos que sobresalen de la superficie del agua en masas pequeñas é irregulares, podrá conocerse que han sido levantados por un impulso interno que se extendia sobre un espacio considerable, y cuyo centro motor estaba á una profundidad inaveriguable. Por los indicios que el agua permite observar no debe creerse que se hayan formado por acumulacion natural externa. La Geología nos enseña que estos accidentes son frecuentes en todas partes del mundo y en un pais expuesto á convulsiones volcánicas, se puede presumir que á ellas deben su existencia. No se encuentran con la sonda formaciones semejantes en otras partes del rio, ni tampoco presentan las riberas bordes de peñasco mas que aquí. En el rio de Panaloya que une el lago de Managua con el de Nicaragua, se encuentra el cauce por espacio de una milla, levantado de la misma manera. En apoyo de la conjetura que acaba de hacerse, podemos mencionar una tradicion que hay en Granada de que por el año de 1648 entró al Lago un bergantin que dejando su cargamento se fué con otro de retorno, y que al bajar el rio encontró su canal tan obstruido, que no pudo continuar su viage, y volviendo á Granada se pudrió, al cabo de algunos años, en las inmediaciones de las isletas.

Cualquiera que haya sido la causa de esta obstruccion, no hay duda que podrá vencerse por el arte; mas, aun cuando esto no se pudiese, quedaria el arbitrio de abrir un canal lateral.

La madre del rio Colorado tiene 400 varas de ancho y la profundidad de agua en el centro, es de 9 pies, y se disminuye hasta 3 hácia los lados. Esto es cuando el rio está mas bajo. En la estacion de las aguas su profundidad es mas del duplo. Para impedir esta pérdida de agua, seria suficiente construir una presa, adoptando alguno de los muchos métodos que estan en practica.

Desde el Colorado hácia el puerto, el rio de S. Juan se ancha considerablemente por unas 10 millas. En esta parte hay varios bajos é isletas que forman canales, y es donde la profundidad es menor. En la estacion seca hay de 4 á 8 y 10 pies. Las isletas tienen de uno á dos pies fuera del agua, y parecen haber sido formadas por la detencion de troncos de árboles, sobre los cuales la poca corriente ha permitido

que se haya ido acumulando lodo y arena. Estan cubiertas de yerba ordinaria con algunas plantas herbáceas. Será preciso sacar de aqui algunos cientos de miles de varas cúbicas de lodo. El aspecto superficial de este trecho, no da motivo para suponer que la operacion exija el empleo de otras máquinas que las que se usan comunmente en Europa para mantener los rios limpios de lodo.

En otras partes del rio, donde sea preciso profundizar el cauce, podrá hacerse tambien por los medios usados, y aun quizá los adelantamientos científicos modernos permitirán que se haga con menos costo y trabajo.

La comparacion de este ramo del trabajo entre Panamá y Nicaragua, no ha podido hacerse de una manera satisfactoria ni concluyente por falta de planos de los rios Chagres, Falfan y Grande. A primera vista, aparecerá la ventaja de parte de Panamá, especialmente por razon de la extension del rio S. Juan; pero si se contrasta la magnitud de este rio y su declive lento con el poco caudal del Grande y Falfan, el descenso rápido de sus lechos, y que no es improbable que cuando se comenzase á escavar para ahondarlos, se encontrasen obstáculos de que ahora no se puede hacer cuenta, las ventajas aparentes que presenta este rumbo, quizá se desvanecerian cuando se hiciese prácticamente un exámen prolijo.

Se ha dicho que para unir los varios rios del istmo de Panamá, seria necesario hacer 31 kilómetros (33900 varas) poco mas ó menos de escavacion, la cual tendria que pasar por una laguna llamada Vino tinto, que tiene como tres millas de diámetro, ó por otra laguna de menores dimenciones que no se nombra. El resto del terreno donde habria de hacerse este trabajo, es tan favorable para el objeto que no existen dudas para su fácil ejecucion. Esta combinacion de circunstancias es la mas favorable que podia esperarse. No teniendo, sin embargo, mas que nociones generales de este terreno, no podemos entrar en detalles tan minuciosos con respecto al ramo correspondiente en Nicaragua.

La garganta de tierra que divide el mar pacífico de la laguna, tiene, segun las medidas hechas en 1838, desde la desembocadura del rio de las Lajas en la laguna, hasta la orilla del océano en baja mar, 28,408 varas. Pero atravesando las vueltas en línea recta, esta distancia se acortaria en 3000, ó cuando menos 2000 varas. Este rio varia en ancho desde 30 hasta 100 varas. De la boca hasta Paso hondo, que dista 5,160 varas, hay de una á tres brazas de profundidad.

El fondo es de lodo y tierra de poca consistencia, hasta, los 28 pies en que el taladro encontró peña. La ribera que queda á la izquierda, subiendo, tiene de 20 á 30 pies de elevacion y está cubierta de árboles grandes. La ribera opuesta es baja, y en ella no crece mas que caña brava. Si, como parece, no hay razon para que este trecho del rio deje de formar parte del canal, la distancia que habrá que escavar quedará reducida á 20,498 varas. Dejando el rio en Paso hondo, y caminando hácia el Pacífico, en una distancia de poco mas de 4,400 varas, el nivel medio de la tierra es cerca de 6 pies mas bajo que el de la laguna: la mayor altura es de 11 pies, y la mayor depresion de 20 pies, contados de aquel plano. En cuatro trechos cortos es donde ocurre esta depresion. La manera de obtener el término medio de este y los siguientes niveles, ha sido sumar todas las elevaciones entre estacion y estacion de la línea de reconocimiento, y partir esta suma por el número de estaciones. El punto extremo de altura sobre la laguna indica la de la estacion final de cada distancia. En las 3,046 varas siguientes, la elevacion media sobre la laguna es de 17 pies con una inclinacion casi igual para arriba; el mayor exceso es de 36 en una base de 450 varas, y la elevacion extrema de 11 pies. Avanzando 1,630 varas mas, la elevacion de la superficie es de poca consideracion: la elevacion media sobre la laguna es de 23, y la extrema de 26 pies. En las 2,160 varas que siguen, el ascenso es gradual: la elevacion media de 35, y la extrema de 58: en este espacio no hay repecho alguno. Andando 150 varas mas, se llega á lo que puede considerarse el pié de la cordillera: la superficie es tan plana como en la distancia anterior, pero la subida es mas pendiente: la elevacion media sobre la laguna, es de 87 pies, y la extrema de 122. El punto que sigue es el de la estacion número 143 de los planos levantados: está á 18096 varas de la boca del rio de las Lajas, y á 10312 del Pacífico: su elevacion sobre la anterior es de 250 pies. Continuando 1,800 varas mas, la elevacion aumenta mucho: la media es de 139, y la extrema de 163 pies sobre la laguna. Al fin de las cuatro distancias sucesivas, se llega á la cumbre de la Palma, que es el punto culminante de la línea: las subidas son mucho mas rápidas, como se demuestra en la tabla siguiente:

Distancia.	Elevacion media.	Elevacion extrema.
696	318	223. pies
534	399	315,

Distancias.	Elevacion media.	Elevacion extrema.
380	472	374. Pies.
173	592	487. Nivel

superior sobre la laguna, y 615 pies sobre el Pacífico.

Desde la cumbre de la Palma hasta la playa del puerto, el declive es al principio muy rápido, pero se va suavizando progresivamente, como sigue:

905 varas	437 pies de bajada	156 pies.
925	220	049.
4900	177	al nivel del océano.

La tabla siguiente demuestra la relacion que hay entre las distancias y niveles.

	Distancias.	Elevacion media sobre la Laguna.	Elevacion extrema.
A Paso Hondo	5,460 var.	Casi á nivel	000 pies.
	4,400	006 mas bajo	000
	3,046	017 mas alto	011
	1,630	023	026
	2,160	035	058
	1,400	087	122
	1,800	139	163
	0697	318	223
	0534	399	315
	0380	472	374
	0173	592	487 cumbre.
	0905	437 declive	156
	0925	220	049
	4900	177	128 mas bajo que la Laguna.

Si la apertura de un cañon de 2,412 varas de largo y de suficiente amplitud para que pueda pasar por él un navio con masteleros calados no se considera ser una empresa superior al alcance del arte moderno, abriéndose se pasaria por debajo del punto culminante de la linea y se evitaria una subida rápida de 331 pies de altura. Lo demas del trabajo no presenta dificultades de mayor tamaño que las que estan acostumbrados á vencer los ingenieros modernos.

Desde el rio de las Lajas, hasta la estacion número 143, la distancia es, como ya se ha dicho, de 18,096 varas. El terreno no está muy poblado de árboles, y la naturaleza del suelo es tal, que podrán ejecutarse cualquiera clase de operaciones sin dificultad. Casi todo está cubierto de pasto de

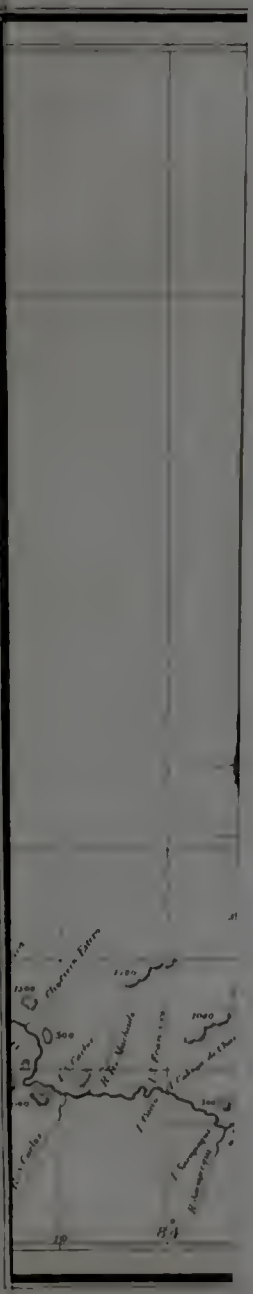
ganado mayor, del que se mantiene constantemente un considerable número. Por favorable que sea el suelo en el istmo de Panamá, desde la confluencia del Trinidad con el Chagres hasta el Grande para hacer escavaciones, no es fácil que lo sea mas que en el trecho mencionado. De la falda opuesta de la cordillera hasta la mar, hay una distancia de 4,000 varas donde el terreno es igualmente á propósito; de suerte que solo quedan algo mas de 6,000 varas, incluyendo la subida empinada y la bajada del nivel superior, en que se encontrarán obstáculos que vencer, mayores de los que por lo general ofrece la cortadura de canales. Todas estas 6,000 varas se hallan en dos barrancos separados el uno del otro por el filo de la cordillera que divide las aguas que caen á ambos mares. La cumbre de la cordillera y las paredes de los barrancos están cubiertas de un bosque espeso.

Por esta recapitulacion de las distancias, suponiendo que se ha fijado la de Panamá con exactitud, y por la comparacion de una con otra, se demuestra que adoptándose la linea de Nicaragua, hay que escabar 12,952 varas menos que por Panamá. Esta es una ventaja que no debe despreciarse; y si se juzga que la apertura del cañon indicado es practicable, ella acaso hará que se elija la linea de Centro-América para la comunicacion de los dos océanos.

NOTA.

Las varas, pies y pulgadas de que se habla en las observaciones anteriores deben estimarse como medidas inglesas, es decir en un 8 por ciento mas que las castellanas.

ERRATAS.

Pág.	Linea.	Dice	Léase
7	9	congeturado	conjeturado.
9	11	àpoca	época.
14	6	de	de.
15	2	alhagüeño	halagüeño.
20	17	de buques	en buques.
20	5	fustrado	frustrado.
29	19	90 millas	70 millas.
32	5	le Real jo	el Realejo.
40	11	Rio	río.
42	22	randales	raudales.
43	9	frofundidad	profundidad.
44	5	dimenciones	dimensiones.

OYECTA